Jlustrowany Tygodnik

Numer 36

Samochód

Organ oficjalny Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu

30 groszy

8. czerwiec 1930

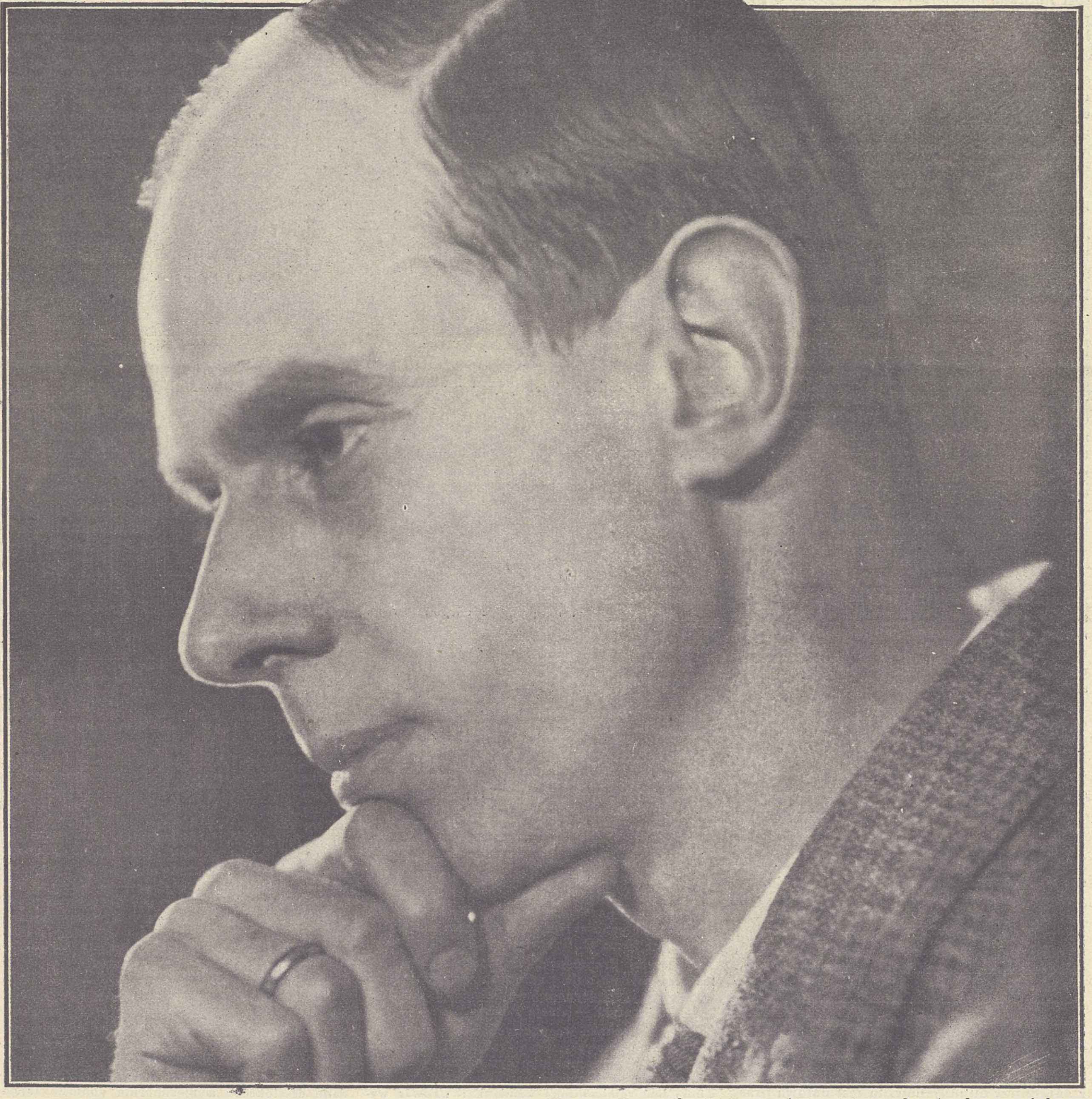
Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

Wystawa się zbliża



Jednym z najbardziej zasłużonych budowniczych Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki jest jej naczelny dyrektor prof. baron Stefan Ropp, dawny dyrektor działu zagranicznego PWK.

„Komtur" poznański a samochód

Od redakcji: ***Z numerem niniejszym zostaliśmy uznani organem oficjalnem Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu. Staraniem naszem będzie jak najwszechstronniej informować rozszerzone obecnie koła naszych Czytelników o wszystkich przejawach tego nowego dzieła narodowego, jakiem jest M. W. K. T., ze szczególnem uwzględnieniem działu samochodowego i komunikacji.***

Z drugiej strony zachowamy w całej rozciągłości nasz dotychczasowy charakter „towarzysza", nieodzownego dla każdego automobilisty — amatora, czy zawodowca i starać się będziemy, by w dalszym ciągu zasłużyć na tak licznie do nas napływające zewsząd głosy uznania dla naszej pracy, uprzystępniania i popularyzowania automobilizmu i nowoczesnych środków komunikacji w Polsce.

W całokształcie struktury komunikacyjnej, samochód w Europie do wojny prawie nie wychodził po za rogatki miejskie. Dopiero wojna, i powstała wskutek tego konieczność przerzucania wielkich mas ludzkich na wielkich odległościach wykazała niepospolite walory samochodu, jako czynnika współdziałającego z koleją. To też od tego czasu datuje się rozrost linij autobusowych, który w pewnych wypadkach zagraża nawet istnieniu niektórych linij kolejowych.

Typowym przykładem rozszerzenia zasięgu samochodu są Niemcy. W roku 1913, poprzedzającym wojnę, 315 autobusów przewiozło 1 miljony pasażerów. W roku 1920, pierwszym normalnym po wojnie, zwiększona liczba 428 autobusów na 270 linjach przewiozła tę samą ilość osób, a już w roku 1927 ilość autobusów wzrosła do 2 869, ilość linij do 1 670, zaś ilość przewiezionych pasażerów dosięgła rekordowej wprost cyfry 48½ miljona osób. A w tym samym czasie, w którym trakcja spalinowa wykazuje 1 000-procentowy przyrost ruchu pasażerskiego, koleje Rzeszy mogą się pochwalić przyrostem zaledwie 5 procentowym.

Ale co jest w tym przegrupowaniu ruchu charakterystyczne to to, że mimo ogólnego przyrostu, klasy I, II i III wykonały w r. 1927 blisko 20 procent spadku, tak, że wzrost ruchu spadł na barki wyłącznie klasy IV. A jak wiadomo, klasa IV służy w Niemczech do ruchu wyłącznie lokalnego i robotniczego, można więc z tego wydedukować, że autobusy potrafiły pozyskać dla swego ruchu te sfery ludności, którym zależy na więcej szybkiej lub bardziej elastycznej komunikacji.

I zdaje się, to są istotne motywy darzenia łaskami samochodu, jako popularnego środka komunikacyjnego. Ponieważ zaś gros podróżujących, poza lokalnym, jak wspomnieliśmy, ruchem robotniczym, i sezonowym turystycznym, należy do sfery gospodarczej, umiejącej szybko ocenić istotne walory nowych urządzeń, można z tego wnioskować, że samochód, jako równoległy do kolei czynnik komunikacyjny na coraz dłuższe odległości ma otwarte przed sobą szerokie pole działania.

W Polsce sytuacja przedstawia się o tyle odmiennie na korzyść samochodu, że wobec słabego pokrycia siecią kolejową części centralnych i większości wschodnich województw, w tych okolicach samochód jest jedynym dostępnym środkiem przewozu, wobec długiego okresu lat, potrzebnego na inwestycje kolejowe.

To też u nas różnica w przewozach na niekorzyść kolei uwydatnia się jeszcze jaskrawiej, niż w Niemczech. W ciągu ostatnich lat czterech przewóz pasażerów na kolejach zmniejszył się o ¼, a — co jest również znamienne jak w Niemczech — spadek pasażerów klasy I wyniósł ¾. W ścisłym związku z tym stanem rzeczy wzniosła się w tym okresie ilość autobusów, od 756 w roku 1925 do dwóch tysięcy w roku 1928. W związku z tem rozwój ruchu pasażerskiego na linjach autobusowych podniósł się tak znacznie, że w r. 1928 wynosił 50 miljonów osób; wobec stale wzrastającej tendencji można przyjąć, że obecnie korzysta z autobusów 60 miljonów, to jest połowa przewiezionych pasażerów na kolejach.

Ruch i rozwój komunikacji autobusowej w Polsce, z uwzględnieniem dzielnic zachodnich ilustruje poniższa tabelka:

	linij	*przedsięb.*	*autobusów*
Pomorze			
1927	23	18	32
1928	41	41	47
Śląsk			
1927	21	17	28
1928	24	24	42
Łódź			
1927	195	138	179
1928	379	301	363
Warszawa			
1927	206	167	213
1928	341	275	365
Polska			
1927	984	777	1 067
1928	2 041	1 717	2 121
Tarnopol			
1927	12	10	13
1928	39	39	44
Polesie			
1927	18	14	15
1928	54	41	45
Poznań			
1927	47	38	56
1928	82	82	104

Doceniając tę wielką rolę samochodu, jako w niejednym wypadku pioniera komunikacji, przeznaczył „Komtur" (Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki) dla trakcji spalinowej odrębną sekcję. Jednak nie poprzestano wyłącznie na samochodach komunikacyjnych, to jest osobowych i autobusach, lecz ujęto ten dział w bardzo szeroki przegląd wszechstronnego zastosowania motoru spalinowego. Ujrzymy więc ciężarówki handlowe, sanitarki, ważne dla miast do czyszczenia i polewania ulic i samochody przeznaczenia wojskowego, jak czołgi i kuchnie polowe, samochody w rolnictwie — traktory, a ponadto cyklonetki, motocykle i oczywiście cały dział pomocniczy, jak sport samochodowy, opony, części zapasowe oraz materjały i półfabrykaty.

Najlepszą miarą istotnego zainteresowania „Komturem" jest duża ilość zgłoszeń fabryk samochodów, jak wiadomo zagranicznych. Amerykę reprezentować będzie Ford, Graham, Paige i Chrysler; Anglję Morris, Humber i Bentley; Austrję Austro-Daimler, Austro-Fiat i Steyr; Belgję Minerwa; Czechy Praga, Tatra i Zbrojovka; Francję Berliet, Citroen, Delage, Latil, Peugeot, Renault, Rochet-Schneider, Scemia i Voisin; Niemcy — Adler, Brennabor, Buessing, B. K. W., Henschel, Hyllman, Horch, Krupp, M. A. N., N. A. G., Singer, Stoewer, Vomag, B. M. W., Horton; Szwajcarję — Saurer; Włochy — Fiat i Lancia.

Na tle tego potężnego dorobku światowego Polska przedstawi to, co wchodzi w zakres jej gospodarczych możliwości. Państwowe Zakłady Inżynierji i Podlaska Wytwórnia Samolotów przedstawi nadwozia osobowe, które swym estetycznym wyglądem zdobyły sobie na rynku wewnętrznym duże powodzenie.

Nie ulega wątpliwości, że i w tym zakresie „Komtur" spełni swe zadanie z korzyścią zarówno dla handlu samochodowego, jak i ogólnej polityki komunikacyjnej w Polsce.

Tadeusz Kozłowski.

Ulgi taryfowe na przewóz eksponatów na M. W. K. T.

Podajemy niżej w streszczeniu kilka wyciągów z zarządzenia Ministerstwa Komunikacji, dotyczącego ulg taryfowych na przewóz eksponatów na M. W. K. T. w Poznaniu, w przeświadczeniu, że informacja ta zainteresuje ogół pp. Wystawców.

A więc za przewóz przesyłek krajowych tak na Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, jak i z tej Wystawy po jej zakończeniu przewoźne oblicza się według taryf obowiązujących ze zniżką 50 procent.

Za przewóz przesyłek zagranicznych przy przewozie ich na Wystawę pobiera się pełne opłaty według taryf obowiązujących, zaś przewóz powrotny do punktów granicznych polskich dokonywa się bezpłatnie.

Przesyłki towarów i eksponatów z M. W. K. T. w Poznaniu mogą być uskutecznione na wzmiankowanych wyżej warunkach ulgowych tylko na stacje pierwotnego nadania w ciągu 2 miesięcy po zamknięciu Wystawy.

Podajemy poza tem do wiadomości pp. Wystawcom, że generalnym ekspedytorem dla M. W. K. T. jest firma C. Hartwig S. A.

Przesyłki drobnicowe, zarówno krajowe, jak też i zagraniczne, należy adresować na listach przewozowych: „Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki — stacja Poznań".

Przy ładunkach wagonowych należy dodawać: „Bocznica Wystawy". Poza tem na listach przewozowych również powinno być podane nazwisko wystawcy, numer pawilonu i numer stoiska oraz winna być zamieszczona wzmianka: „Towar wystawowy".

Te same dane należy zamieścić na nalepkach, któremi powinny być oblepione poszczególne sztuki eksponatów (nalepki i listy przewozowe dostarcza na życzenie firma C. Hartwig).

Zwiedzenie M. W. K. T. zastępuje podróż naokoło świata

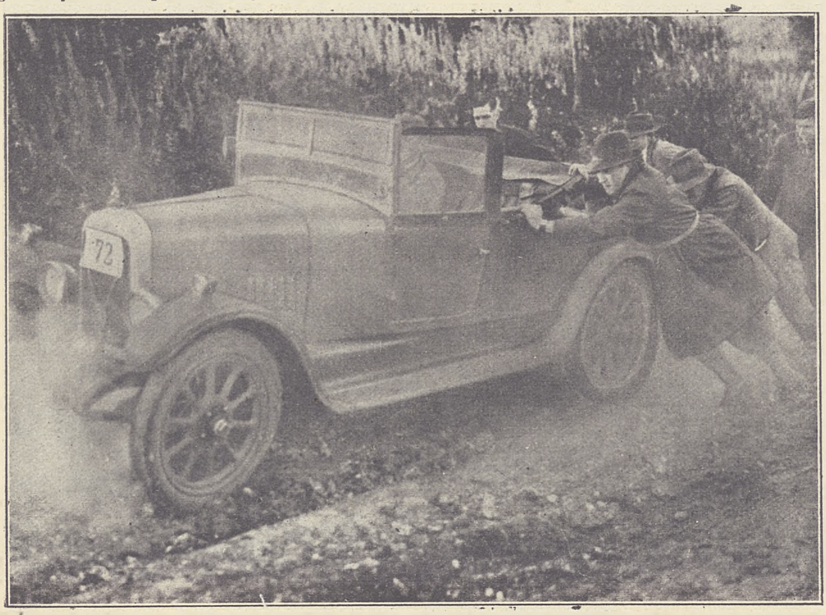
Młodzież lat przedwojennych, tych "dobrych" czasów taniego chleba i łatwego zarobku, przechodziła geografję systemem „uproszczonym". Wyrzucone za ruch patrjotyczny ze szkół warszawskich dziecko jechało do Tuly lub Tambowa, gdzie nie przedstawiało dla włady żadnego niebezpieczeństwa. Młody poznańczyk, gdy nie mógł ścierpieć ucisku swych gnębicieli, wędrował do słonecznej Nadrenji, gdzie znajdował naród przepojony romańską kulturą. Tak, to pokolenie już od zarania dni swoich poznawało geografje swego kraju i swych gnębicieli praktycznie.

Nauka, która powinna być symbolem zbliżenia narodów, w zarodku swym nosiła pierwiastki wzajemnych niechęci. Dziś jest na szczęście inaczej. Dziś istotnie geografja nie jest suchym przedmiotem szkolnym, lecz wstępem do poznania i przeniknięcia kultur; poznanie przyrody i ludzi rozszerza widnokręgi ludzkiej myśli i jest rzeczywistym promotorem jednolitej cywilizacji.

Wszystko, co dotyczy dziejów odkrywczych, będzie tu drobiazgowo odtworzone, jak również czasy współczesne. Ten pawilon powinien gościć w swych murach niejedną wycieczkę szkolną, uniwersytety dla dorosłych, związki sportowe, słowem tych wszystkich, dla których ziemia jest najcenniejszą spójnią, zawierającą w sobie niezbadane częstokroć a niezmiernie doniosłe tajemnice.

Drogi i komunikacja w Azji

Do licznych problemów, dotąd w Chinach nienależycie rozwiązanych, należy m. in. rozwój komunikacji. Stwierdzają to na każdym niemal kroku interesy ekonomiczne, strategiczne i socjalne. W stosunku do wielkości kraju oraz liczby mieszkańców są Chiny bardzo ubogie w sieć kolejową. Jej ogólna długość wynosi niespełna 15 tysięcy klm, przyczem obecne stosunki, panujące w Chinach, mało przemawiają za tem, jakoby się miało na lepsze.



Z najwyższą tylko trudnością przedziera się samochód poprzez bezdroża azjatyckie . . .

Mimo wszystko, obecny stan komunikacji w tym kraju jest znacznie lepszy, aniżeli przed 10-ciu laty. A będzie pod tym względem jeszcze lepiej, bowiem samochód, ten nowoczesny i idealny środek lokomocji powoli, ale wyraźnie zaczyna sobie zdobywać prawo obywatelstwa. Czy słyszano kiedy o wzorowo zbudowanych drogach samochodowych w Chinach? Pewnie, że nie. Otóż radzę przejrzeć w najnowszych atlasach mapę Chin, na której wyczytać można długość sieci drogowej, łączącej różne ośrodki. W samych Chinach wydają urzędy pocztowe poszczególnych prowincyj dokładne karty, które również informują czytelnika o stałym postępie w rozbudowie dróg.

Stanu tych dróg, niestety, nie można mierzyć tą samą miarą, jaką się je mierzy w krajach zachodniej Europy. Brak im przedewszystkiem solidnego podkładu. Są to drogi bite, o nawierzchni kamiennej. Nawierzchnia tych dróg nie jest równa, cechuje ją wskutek braku starego podkładu dużo t. zw. „kocich łbów", wskutek czego samochód się na nich kołysze, jak okręt na wzburzonem morzu i jak piechur obiera sobie podczas deszczu miejsca suche, tak automobilista równe, bez wybojów.

Identycznie ma się sprawa z mostami. Mostów w naszem pojęciu w Chinach wogóle niema. Przez szerokie i płytkie koryto rzek przeprowadza się bitą drogę — albo też buduje drewniane mosty na niskich podpórkach. Okres deszczów oczywiście wstrzymuje w tych warunkach komunikację w niektórych prowincjach. W terenie górskim, gdzie do pokonania są wąwozy, drogi są o wiele solidniejsze. Na innych znowu drogach, szczególnie tam, gdzie przerwane one są krótkiemi i głębokiemi przepaściami i wąwozami, mosty prowadzące nad niemi, w niczem nie różnią się od podobnych mostów u nas w kraju.

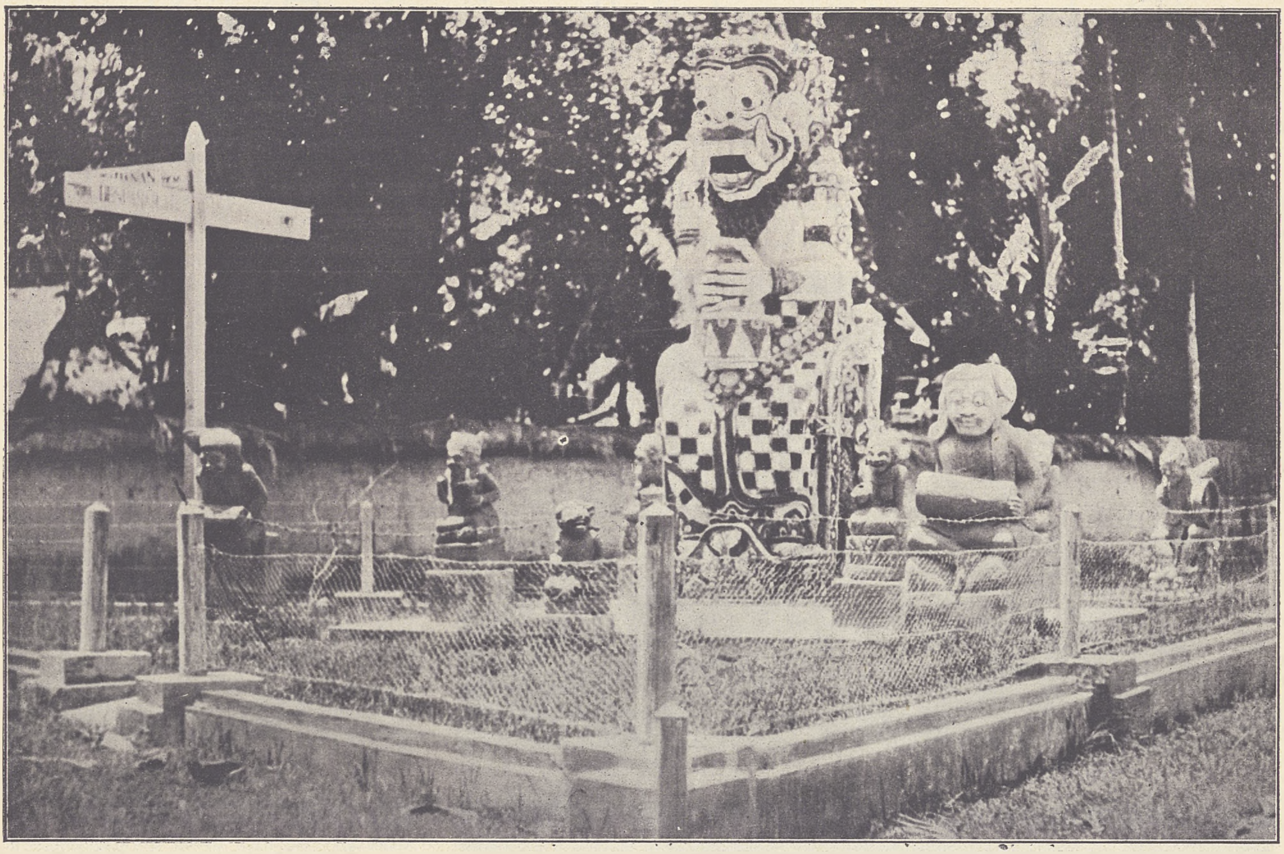
Chińskie drogi samochodowe biegną — jeżeli na to zezwala teren, w prostej linji. Wioski i miasta leżą zdala od nich, a połączone są z głównemi traktami drogami bocznemi. Drogi samochodowe są dla każdego innego środka lokomocji zakazane. Jak już wyżej wspomniano, jazda samochodem na drogach chińskich nie należy do przyjemności i odbija się każdorazowo na stanie wozu. W czasie jazdy trzeba baczną zwracać uwagę na różne wyboje, by nie obrzydzić sobie dalszej jazdy i nie zniechęcić pasażerów. Wóz skacze na skrzyżowaniach z drogami polnemi, których niestety jest bardzo dużo, a które ujeżdżane przez wozy z kołami o ostrych krawędziach, głęboko wcinają się w ziemię, niszcząc główne trakty. Kurzu oczywiście nie brak, boć instytucji skraplania dróg w Chinach się niezna. Jazda samochodowa na drogach chińskich obfituje w liczne defekty, spowodowane złym stanem dróg, niedostateczną pielęgnacją wozu i obchodzeniem się materjałów. Śmieszne napisy na wozach: „dzisiaj napewno dojedziesz" wskazują, jak płonna jest nieraz nadzieja dotarcia do celu. O wiele przykrzej przedstawia się sprawa dla cudzoziemca, który w zamiarze dotarcia do domu musi nieraz nocować w prymitywnym gościncu lub czuwać nad wozem pod gołem niebem.

Dziwić się nie można, że w takich warunkach wprowadzenie rozkładu jazdy w komunikacji autobusowej byłoby iluzoryczne. Już odjazd ze stacji początkowej spóźnia się o godzinę lub więcej. A jeżeli wszystko jest gotowe, to i wtenczas czeka taki autobus w dobrej wierze, że zabierze się z nim jakiś pasażer. Często się zdarza, że w drodze przypomina sobie pasażer, że coś zapomniał; wtedy to szofer zatrzymuje autobus i czeka, aż dany pasażer nie powróci. To już hyper-uprzejmość chińska!

Początkowo wszystkie linje autobusowe były eksploatowane przez rząd. Dopiero niedawno oddano je prywatnym przedsiębiorcom. Utworzyły się więc liczne towarzystwa autobusowe, których liczba wynosi obecnie 70. Zapanowała istna epidemja tworzenia przedsiębiorstw, czego dowodem liczne prośby o koncesje, spoczywające u władz kompetentnych i czekające na załatwienie. Wszystko to jest zdumiewające z uwagi na wysokie podatki, które rząd nakłada na prywatnych przedsię-



. . . najlepiej stosunkowo daje sobie radę stary, rozklekotany Ford.



W pewnych okolicach Indochin i na wyspach przybrzeżnych buduje ludność tubylcza osobliwe posążki „bogów skrzyżowania dróg", wszędzie tam, gdzie przecinają się drogi. Bożki te, mają chronić od wypadków ruchu.

biorców, a dalej na wysokość taryfy, która pozostała ta sama, kiedy rząd był wyłącznym eksploatatorem linij autobusowych. Niema reguły bez „ale". Ceny za przejazd autobusem zgadzają się z przysłowiem „Meyo indigos" — co oznacza, że niema stałej reguły. Na bilecie za przejazd znajdują się różne ceny, przyczem pasażerów traktuje się indywidualnie, uwzględniając przytem dość silną konkurencję.

Epidemja zakładania coraz to nowych linij autobusowych zrodziła się z tego, że w Chinach, z chwilą, kiedy stworzona zostanie możliwość komunikacyjna — autobusowa, eksploatacja tego środka lokomocji ma jak najlepsze widoki. Można to zaobserwować podczas podróży wewnątrz kraju. Aczkolwiek rząd chiński świadom jest strat, które powstają przez sprowadzanie wozów i paliwa z zagranicy, to nie należy niedoceniać wielkiego znaczenia, jakie będzie miało ożywienie komunikacji autobusowej i samochodowej dla całokształtu życia gospodarczego, szczególnie wówczas, im lepsze i liczniejsze będą drogi oraz autobusy. Komunikacja autobusowa w Chinach ogranicza się na razie do przewozu pasażerów (90%). Autobusy i samochody są proweniencji amerykańskiej (Fordy) i francuskiej. Z tych to krajów sprowadza się podwozia, a w kraju buduje się drewniane karoserje.



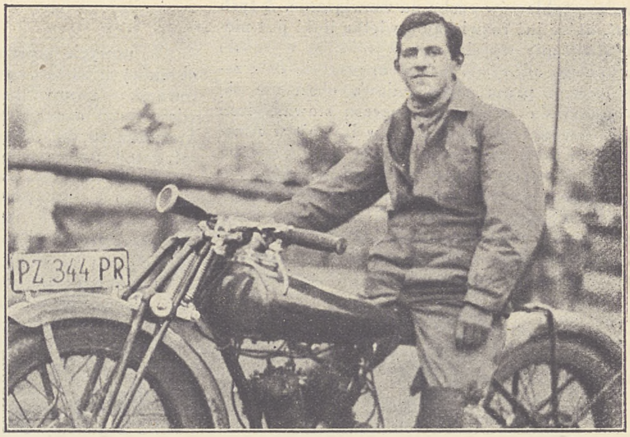
Oto charakterystyczny obrazek z dróg indyjskich, pelnych niesamowitych niespodzianek. Następczyni Gandhiego, pani Naidus siadła na środku drogi, tarasując ją tym sposobem.

Mimo, że na każdym kroku widać braki i niewygody, z któremi walczy nowoczesna komunikacja na drogach samochodowych, to cudzoziemiec, który przybył do Chin po to, by zwiedzić ten kraj wzdłuż i wszerz będzie niezmiernie wdzięczny za dane mu do swego celu możliwości podróżowania. I kiedy raz te nowe drogi komunikacyjne — jakkolwiek pozostawiające jeszcze dużo do życzenia — zostaną ulepszone i udoskonalone, wtedy doświadczenia nad korzyścią gospodarczą czy inną tak podziałają, że raz rozpoczętego planu budowy dróg samochodowych rząd tamtejszy nie porzuci, przeciwnie, rozbuduje się istniejącą sieć i udoskonali.

Podróżując po drogach wielkiej, szerokiej Azji, co krok napotkać można niesamowite wprost niespodzianki. W pewnych okolicach ludność zniszczyła i spaliła wszystkie samochody koloru czerwonego, uważając, że nie godzi się, by „świętej czerwieni" użyć do pomalowania dymiącego i hałasującego „wynalazku piekieł", za jaki uważają samochód. W końcu rząd zmuszony był wydać zakaz malowania aut na czerwono. Wiele jeszcze tajemniczych dla europejczyka rzeczy kryją przepastne, bezkresne przestrzenie Azji, jej tundry, tajgi, dżungle, pustynie, góry niebosiężne i drogi.

Kącik naszych czytelników

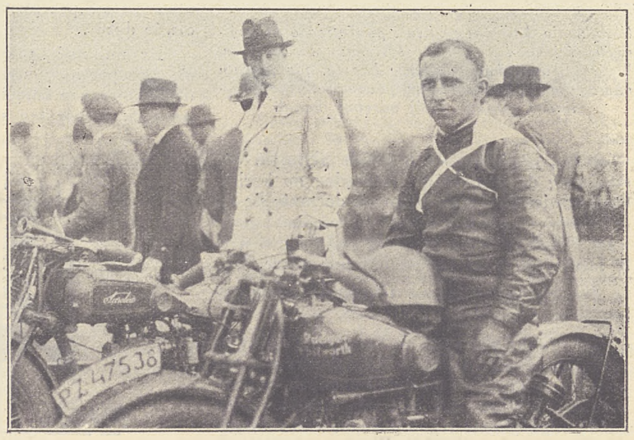
Drodzy Czytelnicy! Tak, jak przypuszczaliśmy, spotkał się nasz (a raczej Wasz) kącik z nader sympatycznem przyjęciem u Czytelników. Ze wszystkich stron Polski otrzymujemy fotografje, w których powodzi nieomal toniemy. Prosimy zatem o wyrozumiałość, gdy otrzymanych zdjęć nie zdołamy umieścić natychmiast. W każdym razie zdjęcia do numeru, wychodzącego w piątek prosimy nadsyłać najpóźniej do soboty poprzedniego tygodnia. Do druku nadają się wyłącznie zdjęcia odbite na papierze czarno-białym (gazowym lub bromosrebrnym).



Chluba motocyklizmu polskiego, słynny Czerniak z „Unji“ poznańskiej zasyła naszym Czytelnikom pozdrowienia. Na zdjęciu widzimy go przy polskiej maszynie „Lech“.



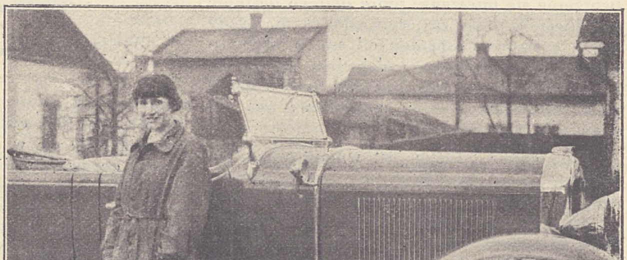
Znakomity Aleksander Węgierko, jeden z najwybitniejszych, współczesnych artystów scen polskich bawi znowu w Poznaniu i przesła nam powyższą fotografję.



A oto p. Alfred Weil, znany zapewne większości Czytelników, ze swej odważnej i brawurowej wręcz jazdy na ostanich „dirt track“.



P. A. Ziółkowski, młody, nadzwyczaj dobrze się zapowiadający motocyklista z Bydgoskiego Klubu Motocyklowego, pozdrawia naszych Czytelników, z szczególnem uwzględnieniem Pięknych Czytelniczek.

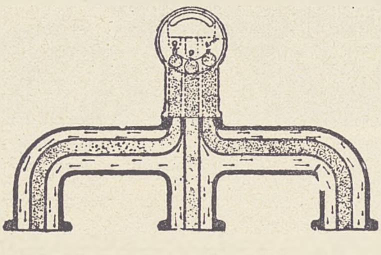


Miły, dłuższy liścik nadesłała nam p. Irena P. z Targowicy, załączają powyższą fotografję, gdzie widzimy ją przy swej maszynie Buick.

TECHNIKA

Nowe systemy karburacji. — Paradoksalna teorja o karburatorach. — Karburator inż. H. Kindla. — Karburacja systemu Downdraft.

W dziale karburatorów samochodowych, karburacji paliwa oraz jego spalania dużo jeszcze problemów czeka na rozwiązanie. Z tych zaś, które już rozwiązano, wielka ilość jest niedostatecznie wyjaśniona. Wynika to wyraźnie z nowego odkrycia, o którem ostatnio cała zagraniczna prasa samochodowa obszernie się rozpisywała z okazji kongresu stowarzyszeń inżynierów samochodowych w Detroit w Ameryce. Wbrew ogólnemu zdaniu oświadczył na tymże kongresie Karol H. Kindl, inżynier firmy Delco, że dla ekonomicznej pracy silnika zgoła niepotrzebna jest dokładnie zmieszana mieszanka, a podgrzewanie jej jest nawet niekorzystne. Mieszanka zimna daje te same, a może i nawet większe korzyści, szczególnie



Urządzenie dopływu paliwa i powietrza o podwójnych ścianach nowego systemu karburatora. W środkowym kanale płynie bagata, piankowata mieszanka, w zewnętrznym powietrze. Każdy cylinder posiada swój odrębny kanał.

wówczas, jeżeli paliwo w stanie płynnym dostanie się do cylindrów. Niezbędne do karburacji powietrze — jak długo nie dostanie się do cylindrów — nie potrzebuje się mieszać z paliwem. Kindl twierdzi, że silnik zaskakuje o wiele łatwiej przy niezmieszanej mieszance.

Jak wygląda więc na schemacie nowe odkrycie inż. Kindla?

Na rycinie pierwszej widzimy oryginalne urządzenie dopływu paliwa do cylindrów o zupełnie odmiennej — od dotąd znanych — konstrukcyj. Dopływ ten jest tak urządzony, że każde odgałęzienie tegoż posiada dwa oddzielne, koncentryczne kanały. Wewnętrzny prowadzi czyste paliwo, zewnętrzny zaś tylko powietrze. Zmieszanie paliwa i powietrza czyli wytworzenie się mieszanki może dlatego nastąpić najwcześniej przed zaworem wlotowym. Każdy zatem cylinder otrzymuje od swego karburatora odnośne paliwo z odcięciem powietrza. Kanał wewnętrzny tego dopływu nazwał Kindl przewodem pierwotnym, zewnętrzny zaś, dla powietrza, wtórnym.

Karburator, który jest wmontowany ponad dopływem, przedstawiony jest na rycinie drugiej. Na przekroju widzimy układ przewodu pierwotnego i należącego doń wtórnego. Prąd powietrza reguluje przepustnica D, paliwa zaś zasuwa S. Literą A oznaczona została dysza.

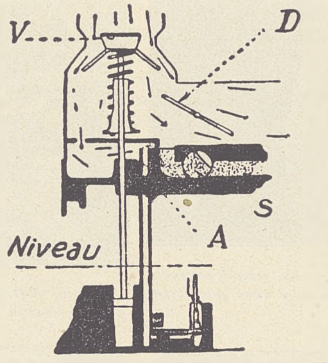
Już wyżej wspomniano, że w przewodzie pierwotnym przepływa wyłącznie czyste paliwo. Należy to zrozumieć w ten sposób, że zmieszane jest ono z pewną ilością powietrza, które jest konieczne, aby z paliwa wytworzyć pianę. Piana ta, składająca się z rozbitej benzyny powstaje wówczas, kiedy powietrze przepływa nad dyszą A.

System Kindla posiada poza łatwem zaskakiwaniem silnika jeszcze tę dodatnią stronę, że paliwo zostaje lepiej wykorzystane i że silnik przy raptownem naciśnięciu na pedał akceleratora, nie dławi się.

* * *

W nowych typach licznych marek samochodowych zastosowywany bywa system karburacji, zwany karburacją „downdraft". (downdraft oznacza to samo, co przepływ w kierunku na dół). W porównaniu z wszystkiemi dotąd stosowanemi systemami, system ten ma liczne dodatnie strony, a mianowicie dzięki niemu łatwiej zaskakuje silnik, wydajność jego zwiększa się, dalej możliwość lepszego wykorzystania miejsca, zmniejszenie niebezpieczeństwa zapalenia się mieszanki w karburatorze, oraz przedewszystkiem bezpieczeństwo w razie defektów silnika przy ew. niedomaganiach olejenia pod ciśnieniem .Na rycinie trzeciej widzimy schemat karburatora „downdraft" na kanale wlotowym. Najciekawszym szczegółem, cechującym go jest na dół skierowana dysza N. Ta ostatnia otrzymuje paliwo z komory F, przyczem poziom paliwa ustalony jest zapomocą elektrycznej pompki zasilającej i pływaka. Aby zapobiec, by przez skierowaną na dół dyszę nie wypływało paliwo, połączono otwór dyszy z przepustnicą zapomocą igły zaworowej. Dopiero z chwilą otwarcia się przepustnicy otwiera się również otwór dyszy.

By uniknąć przy ewentualnem otwarciu się przepustnicy straty paliwa, umieszczono dodatkowe zamknięcie benzyny w postaci zaworu S. Zawór ten sterowany jest zapomocą



Przekrój nowego karburatora.

membrany A, która jest pod działaniem systemu olejenia pod ciśnieniem silnika. Jeżeli silnik znajduje się w stanie spoczynku, wtedy niema oczywiście ciśnienia oleju, a co zatem idzie, membrana wyklucza otwarcie się zaworu S 1. Dopiero z chwilą uruchomienia silnika, czyli wtedy, kiedy ciśnienie oleju zaczyna się wytwarzać, membrana otwiera zawór, a paliwo swobodnie przepływa do dyszy N.

Z opisanym karburatorem „downdraft" mógłby normalnie pracować każdy silnik. Karburacja odbywa się — bez względu na to, że odbywa się w kierunku na dół — tak samo, jak przy wszystkich znanych karburatorach, a co najmniej wtedy, jeżeli silnik raz został uruchomiony. Przy zapuszczaniu silnika nowy ten karburator ma jeszcze jedną dodatnią stronę. Z chwilą, kiedy przepustnica zostanie otwarta, paliwo pod własnym ciężarem spływa z dyszy nadół a więc nie potrzebuje już — jak dotąd — niezbędnego do rozpylenia powietrza. Z tego powodu jest większe prawdopodobieństwo, że już przy małych obrotach, silnik otrzymuje najkorzystniejszą dla pracy mieszankę. Przez otwarcie przepustnicy — przed uruchomieniem rozrusznika skutek ten można osiągnąć prostym sposobem, a mianowicie przez zastrzyknięcie paliwa do cylindrów. Coprawda z dyszy N może wypłynąć do cylindrów tylko tyle paliwa, ile go się znajduje w komorze, ponieważ zawór S1 na razie zamyka dalszy dopływ paliwa.

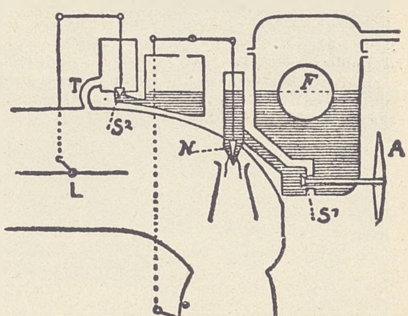
W praktyce dawka ta wystarcza w zupełności, a nawet zapobiega niebezpieczeństwu „zalania" silnika.

Po doprowadzeniu silnika na obroty powstaje równocześnie ciśnienie oleju; zawór S1 otwiera się, a dysza zaopatrzona zostaje w dalsze paliwo.

W jednym tylko wyodrębnionym wypadku musiano zastosować specjalne urządzenie, a mianowicie, kiedy silnik przed zapuszczaniem jest bardzo zimny. Przez zimno olej tężeje i stwarza w przewodach taki opór, że membrana A, nie jest pod ciśnieniem oleju i skutkiem tego benzyna nie może być otwartą. By mimo to umożliwić wytworzenie się mieszanki, wmontowano do tego karburatora pewnego rodzaju karburator pomocniczy. Z chwilą, kiedy zawór do powietrza L zostaje zamknięty, otwiera się wpierw zawór S2. Ciśnienia ujemne, panujące w kanale ssącym może bezpośrednio ssać paliwo przez przewód łączący T. Mieszanka jest w danym wypadku bogata, raz ze względu na małą ilość powietrza, które przepływa obok zaworu — a który jego przepływ zamyka, a dalej wskutek dużej ilości paliwa, wypływającego przez stosunkowo duży kanał łączący T. Przy zapuszczaniu silnika zimnego wskazany jest właśnie taki a nie inny skład mieszanki.

Jeżeli teraz chodzi o wykorzystanie miejsca, to zastosowanie karburatora „downdraft" jest o tyle korzystne, że przez wmontowanie go wysoko ponad silnikiem zyskuje się dużo cennego miejsca po obu stronach tegoż. Zazwyczaj karburator stoi na przeszkodzie dowolnemu umieszczaniu mechanizmu sterowego. Przy zastosowaniu karburatora „downdraft" przeszkoda ta zostaje zupełnie usunięta.

Jedyną komplikacją, którą wytwarza ten nowy system jest ta, że zasilanie karburatora naturalnym spadem jest niemożliwe; rozwiązano to w ten sposób, że wmontowano pompkę elektryczną lub mechaniczną, która go zasila. System ten — ze względu na jego wysoką sprawność — coraz bardziej wypiera system próżniowy i spadowy. System zasilania karburatora pompką niezadługo zaprowadzi się już jako normalnie zasilający i nieskomplikowany.



Schemat karburacji systemu „downdraft".

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Jak już donosiliśmy, organizuje Automobilklub Polski w dn. 22—29 czerwca rb. zawody sportowe samochodowe pod nazwą „9-ty międzynarodowy rajd Automobilklubu Polski".

Trasa rajdu jest następująca: dn. 22-go czerwca Warszawa — Wilno, dn. 23 — Wilno Nieśwież, dn. 24 — Nieśwież — Lwów, dn. 25 — Lwów — Kraków, dn. 26 — Kraków — Łódź, dn. 27 — Łódź — Gdynia, dnia 28 — odpoczynek w Gdyni, dn. 29 — Gdynia — Warszawa.

Trasa ogółem wynosi 3.085 klm.

W czasie rajdu odbędą się następujące próby: w dn. 22 i 29 czerwca próby szybkości płaskiej ze stojącego startu na odcinku około 2 klm. i dnia 25 czerwca próba szybkości górskiej ze stojącego startu na odcinku ok. 3 klm. Próby szybkości płaskich odbędą się pod Warszawą, próba górska na Tyrawie Wołoskiej.

Zgłoszenia samochodów do rajdu przyjmuje sekretarjat komisji sportowej A. P. (Al. Szucha 10) w 1-ym terminie do godz. 14-tej dn. 5 czerwca i w 2-gim terminie do godz. 14-tej dnia 12 czerwca.

Skład kierownictwa rajdu jest następujący: komandor p. Janusz Regulski, prezes komisji sportowej A. P. i wiceprezes A. P.: 1-szy wice-komandor — kpt. Aleksander Senkowski, wiceprezes komisji sportowej A. P.: 2-gi wicekomandor — kpt. kpt. Stanisław Sydelski, sekretarz komisji sportowej A. P.: sekr. rajdu — p. Janusz Senkowski, członek komisji sportowej A. P.: starszy kontroler — p. Czesław Zakrzewski, członek komisji sportowej A. P.

Do jury rajdu zaproszono: przewodniczący — Karol hr. Raczyński, prezes A. P.: członkowie — pp. Adryan Chełmicki, wiceprezes A. P., Stefan Fuchs — wiceprezes A. P., Janusz Regulski, wiceprezes A. P. i prezes komisji sportowej, Franciszek Sznarbachowski, sekretarz gener. A. P., Mieczysław Rappe — prezes komisji turystycznej A. P., płk. Kazimierz Meyer — przewodniczący podkomisji techniczno-odbiorczej A. P.: płk. Rzeszowski — szef. wydz. broni pancernej M. S. Wojsk.

Członkami honorowymi jury rajdu będą prezesi wszystkich klubów automobilowych, afiljowanych z Automobilklubem Polski.

* * *

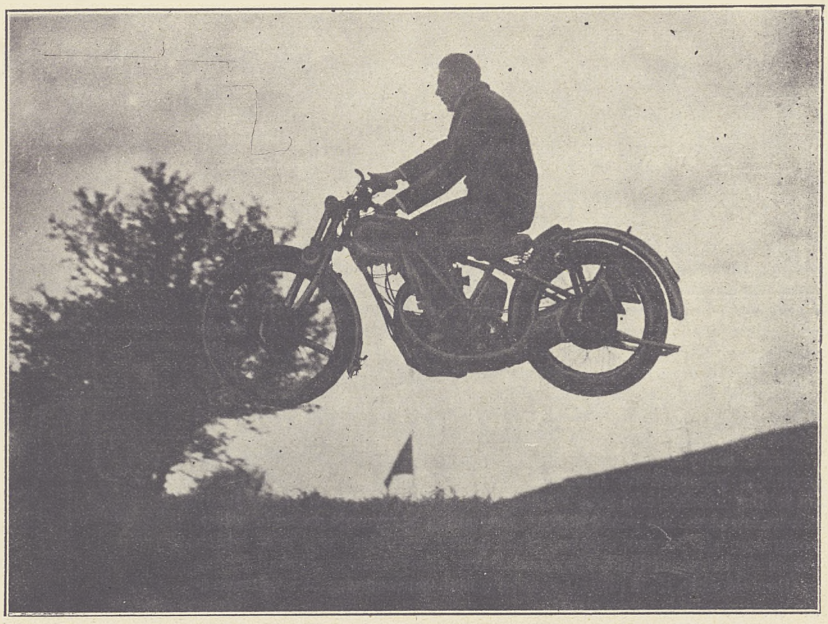
Krakowski Klub Motocyklowy popisał się znowu nader pomysłowo urządzoną imprezą. Jeden z pierwszych w Polsce urządzonych wyścigów na przełaj udał się znakomicie i dowiódł wysokiej klasy zawodników, którzy na złej, krętej i wyboistej, pełnej serpentyn, polnej drodze, wykazali nadzwyczajną rutynę i doskonałe opanowanie maszyny.

Punktualnie o godz. 2 pop poł. wyruszyli motocykliści K. K. M. z Rynku głównego w ilości ponad 30 maszyn na start do Przegorzał. Wśród najrozmaitszych typów i kategoryj motocykli, wybijała się korzystnie grupa „asów" motocyklowych na „Harley" z pp. Damskich i Hołujem na czele, oraz małe i zwinne „Ariel". Z powodu chwilowego nieporozumienia co do zamknięcia szosy dla wszelkich pojazdów, został start nieco spóźniony i dzięki pomocy komendanta policji państw. na powiat Kraków, kom. Sewińskiego, wyścig odbył się gładko. Licznie przybyła publiczność, zgromadzona po obu stronach szosy, została zasilona tysiącznemi rzeszami wycieczkowiczów, udających się do lasu Wolskiego, a zmuszonych z powodu zakazu przejazdu zatrzymać się na starcie. Przyznać należy, iż publiczność nasza jest bardzo usportowiona i poddaje się bez szemrania wszelkim zarządzeniom sprężystego kierownictwa wyścigów. Organizacja zawodów niezwykle sprawna, stała na wysokości zadania.

Wyścig rozegrał się w 4 konkurencjach na trasie liczącej 11 km., przyczem bohaterami zawodów byli: Gębala, który uzyskał najlepszy czas dnia, oraz Damki, którego brawurowa jazda ze specjalnie skonstruowaną przyczepką, wywoływała wśród tysięcznych rzesz publiczności ogromny zachwyt. Jeden z faworytów tego biegu Wojda, z powodu defektu maszyny, wycofał się z wyścigu.

Wyniki techniczne są następujące: W kategorji A, klasa II, do 500 ccm, zwyciężył Gębala na „Ariel" w czasie 11.03,8 (najlepszy czas dnia), drugi Kocwa na „OEC", mimo upadku na jednej z ostrych krzywizn, uzyskał czas 13,34, trzeci inż. Hennel na „Ariel" 14.20.3, czwarty Rychter na „Dunelt" czas 15.14.2 (zawodnik ten zatrzymał się jednak podczas wyścigu, celem udzielenia pomocy koledze) wreszcie piąty Koźbiał.

W kategorji A, klasa III, ponad 600 ccm. solo, pierwszy Hołuj St., w czasie 11.36.4, drugi brat jego Jan 12.53 i trzeci Jankiewicz 13.03, wszyscy na Harleyach.



Niedawno urządzono w Anglji międzyklubową gymkhanę motocyklową, do której stanęło kilkanaście zespołów i na której dokonywano cudów zręczności. Na rycinie widzimy znakomity skok Jacka Williams z AJS-Club w Londynie.

W kategorji B, klasa II, z bocznemi wózkami, jak było do przewidzenia, zwyciężył Damski Tad., w czasie 12.16.2, drugi Bahr 12.41.8, obaj na „Harley", trzeci kolarski eks-mistrz Polski Łazarski na „AJS" 12.52.2 i czwarty Gawlik na „Harley" 13.41.

Poza konkursem startowali Aksman na 350 ccm „FN", który uzyskał czas 12.46.8, oraz Dobrzański na „DKW" 260 ccm, 17.28. Komisję sędziowską tworzyli pp.: kpt. Prelicz, Wasilewski, Rekliński, Choczner i Rudnicki.

* * *

Stanisławowski Klub Motocyklowy urządza w dniach 8 i 9 czerwca dwudniową wycieczkę ze Stanisławowa do Zaleszczyk. Trasa wynosi ogółem 360 km, prowadzi przez Kołomyję, Gwoździec, Horodenkę do Zaleszczyk (nocleg) i z powrotem przez Kołomyję, Delatyn, Jaremcze (obiad), Nadwórna do Stanisławowa. Dla udziałowców przygotowano wygodne kwatery oraz dla wszystkich żetony pamiątkowe.

W sezonie letnim urządza Stanisławowski Klub Motocyklowy 3 rajdy. Pierwszy na planie jest rajd do Truskawca. W najbliższych dniach odbędzie się posiedzenie S. K. M. w tej sprawie.

* * *

W ubiegłym tygodniu odbyły się wyścigi samochodowe o królewską nagrodę Rzymu, które po raz 5-ty stały pod znakiem zwycięstwa barw włoskich. Przemysł włoski, który święcił niedawno zwycięstwo w klasycznym „Targa Florio" wobec sukcesów „Alfa Romeo", obecnie dzięki bezapelacyjnym zwycięstwom „Masseratiego" w 2 kategorjach, jak „Bugatti", „Talbot", „Salmson" — udowodnił ponownie, iż w budowie samochodów wyścigowych, dzierży prym w Europie.

* * *

J. S. Wright, który kieruje specjalnie zbudowaną maszyną 996 ccm, marki O. E. C. z motorem J. A. P. przeprowadza obecnie na torze Brokland próby pobicia rekordu Hennego, ustanowionego na niemieckim motocyklu B. M. W. — Aczkolwiek na torze tym nie można rozwinąć pełnej chyżości, jakąby ta nowa maszyna mogła wywiązać — to jednak Wright już uzyskał szybkość 217 km na godzinę (czas lepszy od Hennego). Ambitni Anglicy czynią wszystko, by nie czekając na jesienne oficjalne próby pobicia rekordów w Arpajon, zagarnąć w najbliższym czasie z powrotem palmę pierwszeństwa w tej dziedzinie sportu motocyklowego.

Ponad 100 000 widzów przypatrywało się zawodom, a ich frenetycznym wybuchom radości na widok zwycięstwa barw narodowych, nie było końca. Triumfatorem dnia był Arcangeli, który na 1½-litrowym „Masseratti" ustanowił nowy rekord na trasie, liczącej 30 klm, podzielony na 20 okrążeń po 13 klm. Na jednem z okrążeń uzyskał Chiron na „Bugatti" szybkość 140 km/godz., zaś w ogólnej klasyfikacji zajął Arcangeli na „Masseratti" 1-sze miejsze z czasem 1,56,36,8, czyli przeciętną 134 km. Zaledwie o 3 sekundy później przybył słynny kierowca Chiron na „Bugatti", który swe drugie miejsce zawdzięcza swej zbyt ostrożnej jeździe w pierwszej połowie wyścigu. Trzecie miejsce zajął Niemiec von Morgen, również na „Bugatti" w 2,04,24, bijąc na samej niemal taśmie o 8/10 sek. Biondettiego na „Bugatti". Piąty Campari na „Alfa Romeo" w 2,07,17.

W kategorji wozów słabszych do 1 100 ccm, 8 okrążeń, czyli 14 klm, zwyciężył również Masseratti na „Masseratti". Kierowca tego wozu, brat konstruktora, uzyskał również rekordowy czas 56,56, czyli 110 klm na godzinę, dystansując Isaia na „Salmsonie" o 3 minuty, oraz Matrulo na takiej samej marce. Czwarty był Sartorio na „Amilcar", czas 1,02,38.

* * *

Na czerwiec przygotowują się ciekawe zawody automobilowe pod Paryżem. Wzorując się na zwycięzcach Sahary, którzy w marcu (w wyprawie Pengeot—Proust) zdobyli na zwykłych wozach najtrudniejsze przejazdy Afryki północnej, jeden z klubów zawodowych ma urządzić wyścigi automobilowe nie po szosach, lecz po polach, łąkach, terenach uprawnych, piaskowych itd., w jakie zresztą obfituje nadsekwańska okolica Paryża.

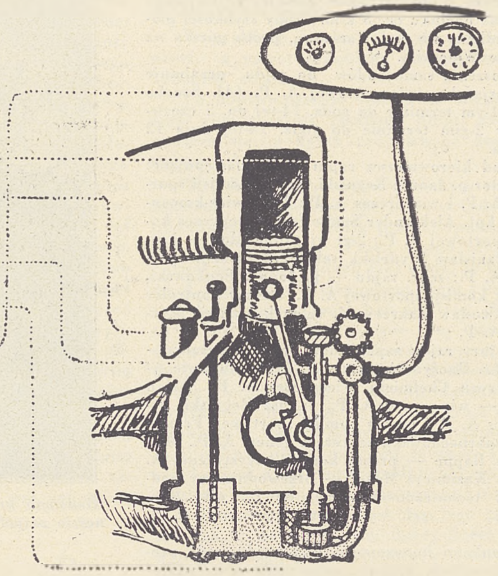
Na tych zawodach mają być dysputowane rekordy szybkości, wytrzymałości w czasie i czasu rozmaitych marek automobilowych w wozach spacerowych i sportowych. Chodzi o to, by wykazać praktyczno-sportowe wartości wozów przeznaczonych do startowania na torach czy szosach.

Co należy wiedzieć o samochodzie

Elementarny kurs jazdy samochodowej

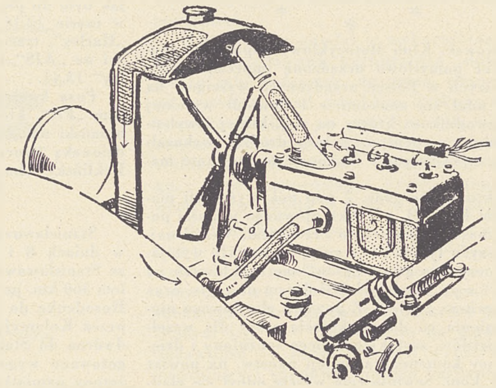
II.

Oliwienie



Ściany cylindrów muszą być stale pokryte warstwą oliwy by tłoki mogły pracować szczelnie, a przedewszystkiem bez tarcia. Tak samo muszą być oliwione: łożyska korbowodów przy sworzniu tłoka...... i przy wale korbowym oraz łożyskach wału korbowego, dalej łożyska wału sterującego i zaworów. Oliwy dolewa się przez specjalny otwór zamknięty pokrywką. Należy stale baczyć, by poziom oliwy był należycie wysoki oraz by oliwa była stosownej jakości. Kontrolę umożliwia specjalny wskaźnik poziomu.......................... Oliwa dostaje się do wszystkich miejsc wymagających smarowania pod ciśnieniem, które wytwarza specjalna pompa.................. nadmiar oliwy ścieka przez filter z powrotem do pompy. Od pompy prowadzi przewód do manometru.......................... na tablicy rozdzielczej przy siedzeniu kierowcy, tak, że w czasie jazdy kontrolować można pracę pompy. Gdy silnik otrzymuje za mało oliwy, rozgrzewa się bardzo szybko, efekt pracy zmniejsza się, a w końcu stopią się łożyska i tłoki. Przy nadmiarze oliwy dostaje się do komory spalinowej duża ilość oliwy i spala się tam tworząc węgiel i wytwarzając gryzący niebieskawy dym.

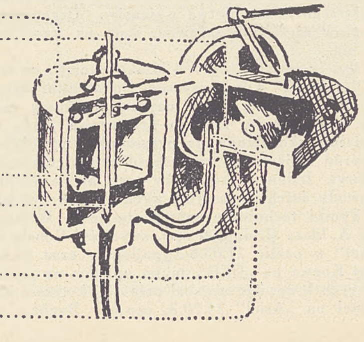
Chłodzenie



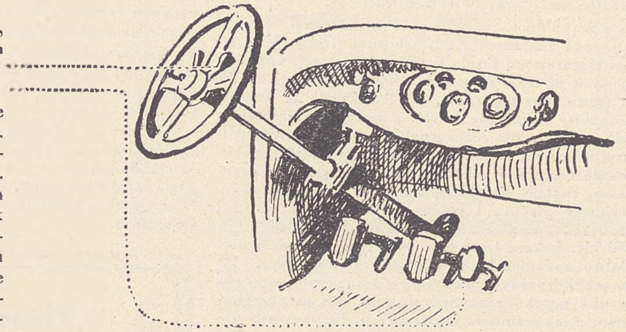
Na skutek bezustannych wybuchów rozgrzewają się ściany cylindrów, tłoki, wentyle itd. i muszą być stale chłodzone. W tym celu cylindry posiadają podwójne ściany, między któremi znajduje się przestrzeń, zwana koszulką wodną, która jest napełniona wodą, rozgrzewającą się przy pracy silnika i połączona z chłodnicą.

Chłodnica składa się z sieci drobnych rurek, któremi spływa rozgrzana woda na dół, ochładzając się tym sposobem. Wiatr powstały wskutek pędu przebiega między rurkami chłodnicy i jest wspomagany przez wentylator. Krążenie wody odbywa się zasadniczo samoczynnie, jednak przy większości silników jest ono wzmocnione jeszcze przez pracę specjalnej pompki.

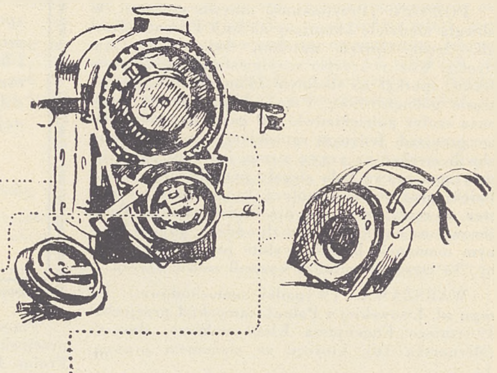
Gaźnik



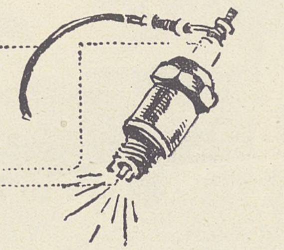
Silnik nie może zużytkować paliwa w płynnej formie. Benzyna musi być możliwie drobno rozpylona i dobrze przemieszana z powietrzem. „Mieszanka“ zawiera normalnie 15 części powietrza na jedną cząstkę benzyny. Mieszanie odbywa się w gaźniku czyli karburatorze. Głównemi częściami gaźnika są:
komora pływakowa..................................
i komora rozpylająca...............................
W komorze pływakowej znajduje się mechanizm regulujący poziom paliwa stale na jednym poziomie. Pusty wewnątrz pływak.......... otwiera i zamyka zapomocą igły pływaka................ dopływ benzyny. Komora pływakowa połączona jest przewodem z cienką rurką: rozpylaczem.......................... który uchodzi do komory mieszania i napełniony jest paliwem. W takcie ssania wytwarza się w cylindrze próżnia i przez otwarty zawór wlotowy zostaje wessana dawka powietrza. Prąd powietrza niema innej drogi, jak przez komorę mieszania karburatora. Przebiegając przy rozpylaczu porywa powietrze cząsteczki paliwa, które zostaje w ten sposób rozpylone. Stosunek powietrza do benzyny zależy od rozmiaru średnicy rozpylacza, który można zmieniać. W komorze rozpylającej znajduje się ponadto przepustnica.................. W miarę otwierania lub zamykania przepustnicy otrzymuje silnik więcej lub mniej „gazu“: wybuchy stają się odpowiednio silniejsze, silnik i wóz biegną prędzej. Przepustnica połączona jest z ręcznym regulatorem .... na kierownicy i zarazem ze specjalnym pedałem.................. zwanym akceleratorem i zapewne już zauważyliśmy, że wóz względnie silnik, pracują tem intensywniej, im silniej kierowca przyciska pedał. Gdy się odejmie nogę od akceleratora, zamyka się przepustnica prawie zupełnie i silnik otrzymuje tylko minimalną ilość mieszanki. Prąd powietrza nie jest wówczas dostatecznie silny, by z rozpylaczem porwać potrzebne quantum paliwa. W tym celu znajduje się obok właściwej przepustnicy, jeszcze dodatkowa klapa, która reguluje stosunek mieszanki przy wolno pracującym motorze. Naodwrót znowu dostałoby się z chwilą zupełnego otwarcia przepustnicy zbyt wiele paliwa do mieszanki, gdyby nie jeszcze jedna dodatkowa przepustnica, która dostarcza odpowiednią ilość powietrza przy szybkich obrotach silnika. Specjalny filter, najczęściej wbudowany przed komorą rozpylającą oczyszcza powietrze z kurzu i innych nieczystości, zanim się ono dostanie do cylindrów.



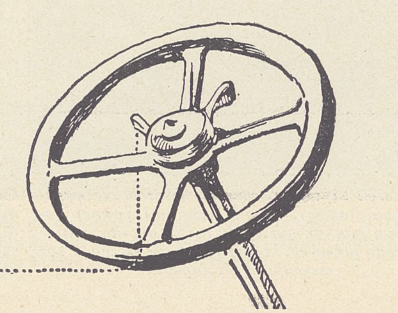
Zapłon



Jak już wspominaliśmy na początku taktu wybuchu następuje podpalenie skompresowanej w poprzednim takcie mieszanki zapomocą iskry elektrycznej. Prądu dostarcza albo baterja akumulatorów (zapłon z baterji), albo też magneto wysokiego napięcia. Przy wielu wozach magneto jednoczy w sobie dynamo (źródło prądu dla reflektorów i bateryj), oraz właściwe magneto. Oto widzimy magneto najczęściej używanego systemu.................................
Składa się ono z silnego magnesu w kształcie podkowy, między którego biegunami obraca się twornik. W licznych zwojach twornika wytwarza się prąd który uzyskuje wysokie napięcie zapomocą przerywacza ....
i przez rozdzielacz...................................
skierowany zostaje do tego cylindra, który w danej chwili potrzebuje iskry elektrycznej. Prąd przebiega z rozdzielacza po kablu.......... do świecy, przechodzi przez jej izolowany trzonek................ i wewnątrz komory spalania wytwarza iskrę między biegunami świecy



Drogę powrotną do magneta odbywa prąd poprzez całą metaliczną masę silnika. Należałoby przypuszczać, że podpalenie mieszanki nastąpić musi wtedy, kiedy cylinder znajduje się najwyżej (w górnym punkcie martwym) i zaczyna się cofać. W rzeczywistości jednak następuje wybuch już wówczas, gdy tłok znajduje się o kilka milimetrów poniżej punktu martwego, gdyż spowodowanie wybuchu wymaga pewnego, choć krótkiego przeciągu czasu, a przy niezwykle wielkiej szybkości z jaką porusza się tłok w cylindrze, posunąłby się on już o kilka milimetrów wdół, zanim dobiegłby końca. Przy szybkiej pracy silnika należy przeto przyspieszyć zapłon, by silnik mógł rozwinąć całą swoją moc. Przyspieszenia tego nie można oczywiście stosować przy wolnych obrotach motoru, a tembardziej przy startowaniu. Mogłoby to nawet spowodować cofnięcie się (czyli obrót wału korbowego w odwrotną stronę) i zniszczenie starteru. Regulacja zapłonu odbywa się w wielu wozach samoczynnie, najczęściej jednak zapomocą specjalnej rączki...................................
przy kierownicy.



NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAŃ. (Poważna katastrofa samochodowa na drodze do Swarzędza). Dnia 26 bm. wyruszył samochód ciężarowy Ford pewnej poznańskiej fabryki musztardy do Łodzi. Przy kierownicy zasiadł 33-letni szofer Stanisław Kowalewski z m. Łodzi; wóz przykryto wobec ulewy, płachtą nieprzemakalną, a na słojach, wiadrach i beczkach, pod samą płachtą, umieścił się towarzyszący transportowi 27-letni robotnik Bronisław Przybysz, zamieszkały przy Wierzbięcicach 11.

W pobliżu Swarzędza Ford natknął się na „Essexa", pędzącego z przeciwnej strony. Kierowca ciężarowego Forda usuwał się z drogi, mimo to jednak nieuważny szofer „Essexa" potrącił Forda i rzucił nim tak silnie, iż ten wpadł na drzewo i rozbity stoczył się do rowu. Naczynia porozbijały się, a musztarda rozprysnęła się na wszystkie strony. Kierowca Forda p. Kowalewski odniósł lekkie okaleczenie pod kolanem, zaś towarzysz jego Przybysz, znalazł się w rozpaczliwem położeniu, przyciśnięty płachtą i wtłoczony między beczki. Na ratunek przywołano Pogotowie Lekarskie (tel. 55-55). Lekarz i pracownicy Pogotowia mieli niełatwe zadanie, by nieszczęśliwego wydobyć. Po mozolnej pracy wydobyto go jednak ociekającego grubą posoką musztardy; poza ten nieprzyjemnem osmarowaniem musztardą p. Przybyszowi nie wydarzyło się nic groźnego, odniósł tylko kilka zadraśnięć skóry i lekkich potłuczeń.

Obydwu rozbitków przewieziono do lecznicy miejskiej, skąd ich po opatrunku odsławiono do domów. Winowajca, kierowca nieznanego „Essexa", zbiegł, nie troszcząc się o ofiary swej karygodnej nieuwagi (a może złośliwej lekkomyślności).

POZNAŃ. (Przytomność umysłu szofera). W ubiegłą niedzielę kursujący na linji Poznań—Kórnik—Śrem—Gostyń autobus, byłby uległ katastrofie. Wóz, w którym znajdowało się pełno pasażerów, spotkał na siódmym kilometrze stojącą na szosie półciężarówkę. Przed zbliżeniem się autobusu szofer półciężarówki dał gazu, uniemożliwiając przejazd. Jedynym ratunkiem było w ostatniej chwili zjechać na prawą stronę i prześlizgnąć się, przyczem prawe koła sięgały przydrożnego rowu. Dzięki przytomności szofera, który silnie trzymał ster w ręce, uniknięto przekoziołkowania. Pasażerowie na chwilę wstrzymali oddech, gdyż w pewnym momencie brzękły wybite przez gałęzie szyby. Na szczęście autobus wyszedł cało z opresji.

WARSZAWA. (Wypadki samochodowe.) Na rogu ul. Lwowskiej i Polnej, samochód przejechał 19-letniego Eugenjusza Klimkowskiego, ślusarza (Młynarska 16), którego ze złamanem prawem podudziem przewieziono do szpitala Dzieciątka Jezus.



We wtorek 27 ub. m. zdarzył się osobliwy wypadek samochodowy. Ford ciężarowy pewnej poznańskiej fabryki musztardy rozbił się, obryzgując musztardą jadących, którzy wyszli na szczęście bez szwanku z tej topieli.

Na rogu ul. Senatorskiej i Bielańskiej, dostała się pod samochód 22-letnia Lenia Klajderówna, robotnica (Dzika 37). Doznała ona zamroczenia oraz poszarpania prawego podudzia. Nieszczęśliwą przewiozło pogotowie do szpitala na Czyste.

Na rogu ul. Brackiej i Al. Jerozolimskiej wpadł pod samochód 15-letni Mikołaj Połykow, uczeń (Al. 3-go Maja 7/9), który jechał na rowerze. Chłopiec doznał poranienia podbródka, twarzy, nosa i lewego ramienia. Po opatrunku Pogotowie przewiozło nieszczęśliwego do szpitala św. Rocha.

Na rogu ul. Żabiej i pl. Żelaznej Bramy dostała się pod samochód 11-letnia Renia Himmelfarbówna, uczennica (Ślizka 58), która doznała potłuczenia prawego stawu kolanowego.

Na Nowym Zjeździe, róg Dobrej, nastąpiło zderzenie taksówek. Jadąca w jednej z nich, 31-letnia Marja Radyksowa, przy mężu (Wileńska 59) doznała potłuczenia lewego kolana i lewej dłoni. Ofiary tych wypadków opatrzono w ambulatorjum Pogotowia.

Przed domem nr. 4 przy ul. Sierakowskiej, przejechany został przez samochód 7-letni Haze Froim. Doznał on bardzo ciężkich obrażeń, a nadto istnieje przypuszczenie pęknięcia podstawy czaszki. Ofiarę wypadku przewieziono do szpitala na Czystem w stanie groźnym.

Na ul. Powązkowskiej róg Burakowskiej, 5-letni Tadeusz Skonieczny (Burakowska 8), puszczony samopas na ulicę, dostał się pod samochód. Lekarz Pogotowia stwierdził ranę tłuczoną czoła i wstrząs mózgu. Dziecko w stanie ciężkim przewieziono do szpitala na ul. Kopernika.

Na Krakowskiem Przedmieściu, przy wysepce na przystanku tramwajowym, wprost pomnika Kopernika, kierowca taksówki nr. 633 Eugenjusz Bednarczyk (Niska 10), jadąc przy samym rancie wysepki i nie dając sygnałów, najechał na sprzedawcę gazet, 16-letniego Romualda Będkowskiego (Łochowska 15). Chłopca ze zgniecioną prawą stopą przewieziono do szpitala św. Rocha.

KRAKÓW. (Śmierć pod kołami samochodu.) Przy zbiegu ul. Jagiellońskiej, Szerokiej i Florjańskiej przechodził przez jezdnię 52-letni Jakób Duch, ślusarz (Brukowa 30). W pewnym momencie, gdy przejeżdżały 2 samochody, Duch cofnął się i był potrącony błotnikiem taksówki nr. 768. marki „Ford". Wskutek potrącenia Duch upadł i uderzył głową o jezdnię. Kierowca, Stanisław Pradzioch (Brzeska 20), który, jak się okazało, dawał sygnały, zatrzymał auto, zabrał ofiarę wypadku i przewiózł do szpitala Przemienienia Pańskiego. Wkrótce przybyła tam żona D., Marja i przewiozła męża do domu. Po upływie 2-ch godzin stan zdrowia pogorszył się do tego stopnia, iż zaniepokojona żona zaalarmowała pogotowie prywatne, którego lekarz stwierdziwszy wstrząs i pęknięcie opon mózgowych, przewiózł ofiarę wypadku powtórnie do tegoż szpitala. Tam, mimo usilnych zabiegów, Duch życie zakończył. Pozostawił on żonę i 2 córki.

KRAKÓW. (Tragiczny wypadek w czasie wyścigów). W czasie wyścigu motocyklów, właściciel auta osobowego dr. Włodzimierz Mostwoski, prezes klubu motocyklistów, jadąc przez Wolę Justewską nieprzepisową stroną drogi, najechał na zdążający z przeciwnej strony motocykl, wywracając go na drogę, przyczem kierowca motocyklu Oskar Doening doznał złamania lewej nogi a jadący z nim Józef Kłosiński odniósł rany na obu nogach. Motocykl został zdruzgotany. (p)

KRAKÓW. (Katastrofa lotnicza.) W ubiegłą środę przed południem wydarzył się pod Krakowem nowy tragiczny wypadek lotniczy. Odbywał wówczas swój lot ćwiczebny kpt.-pilot Krzak, startujący na samolocie typu Spad. W pewnej chwili podczas przelotu nad Słomnikami, oderwały się nagle skrzydła i samolot runął na ziemię, zdruzgotany zupełnie, przygniatając swemi szczątkami nieszczęśliwego pilota, który poniósł śmierć na miejscu.

PŁOCK. (Wypadek wielkiego artysty.) Znakomity aktor, mistrz Junosza-Stępowski, którego podobiznę oglądaliśmy w ub. numerze „Samochodu", jadąc swym Austro-Daimlerem na występy gościnne do Płocka, uległ katastrofie samochodowej i wpadł do rowu. Na szczęście Junosza-Stępowski odniósł tylko lekkie pokaleczenia.

BRZEŚĆ. (Katastrofa autobusowa.) Autobus kursujący na linji Chełm — Brześć, prowadzony przez szofera Genjusza z Brześcia, na 10 km od Chełma uległ katastrofie wskutek zerwania się śruby od kierownicy.

Samochód wpadł do rowu i przewrócił się. Trzech pasażerów odniosło bardzo ciężkie obrażenia, czterech lżejsze. Wszystkich rannych przewieziono do szpitala w Chełmie.

NOWOGRÓDEK. (Uczestnicy wycieczki uczniowskiej ofiarami katastrofy). Na drodze do Nieszewic zdarzyła się wstrząsająca katastrofa autobusowa. Ofiarą jej padli uczniowie Białoruskiego Gimnazjum Koedukacyjnego w Nowogródku z dyrektorem na czele. Wychowańcy szkoły wracali autobusem z wycieczki. Wskutek złego działania hamulca, autobus w całym pędzie wpadł do rowu i wywrócił się do góry kołami, przygniatając pasażerów. Na pomoc przybyli okoliczni wieśniacy i z pod szczątków rozbitego wozu wydobyli 10 ciężko rannych dzieci i dyrektora gimnazjum. Rannych odwieziono do szpitala w Nowogródku.

NOWO-KAMIŃSK. (Dwie osoby ranne w katastrofie autobusowej). Na przejeździe w Nowo-Kamińsku pociąg towarowy najechał na autobus, kursujący na linji Łódź—Piotrków—Radomsko. Zderzenie to mogło pociągnąć za sobą wielkie ofiary w ludziach, lecz na szczęście tylko dwóch pasażerów zostało rannych. Śledztwo w tej sprawie dotąd nie ustaliło przyczyny katastrofy. (p)

ONTARIO. (Śmierć całej rodziny pod kołami pociągu.) W pobliżu miasta Coburg w stanie Ontario najechał pociąg na przejeździe kolejowym na samochód, w którym jechała pewna rodzina, składająca się z 6 osób. Auto zostało strzaskane, a wszyscy jadący ponieśli śmierć na miejscu.

ALGIER. (70 samochodów pastwą pożaru.) W nocy z 2 na 3 b. m. wybuchł olbrzymi pożar w pewnym nowowybudowanym, olbrzymim garażu w Algierze — mieście. Z powodu nagromadzenia w garażu większych ilości benzyny, pożar wywołał cały szereg eksplozyj. Ofiarą ognia padło 70 samochodów.

SIEDLCE. (Bandycki żart). Na szosie Siedlce—Mordy wydarzyła się katastrofa autobusu, którego tylne koło zaczepiło o położony na szosie słup telegraficzny. Samochód skręcił gwałtownie a szofer straciwszy przytomność wypuścił z rąk kierownicę. Wóz wpadł do rowu a podróżni, znajdujący się w autobusie, doznali potłuczeń cielesnych. Przeprowadzone natychmiast śledztwo wykazało że sprawcami katastrofy są dwaj mieszkańcy wsi Proszyn-Pieńki Jan Warszawski i Stanisław Boruta, którzy „dla żartu" położyli słup na drodze. (p)

Z KRAJU

Sprostowanie

W numerze 35 naszego pisma, w sprawozdaniu z turnieju samochodowego Automobilklubu Wielkopolski zakradła się nieścisłość. Pierwszą nagrodę dla Pań uzyskała nie pani Skowrońska, lecz p. Jadwiga Sokołowska, żona p. radcy dr. Łucjana Sokołowskiego.

O dworzec autobusowy w stolicy

Komisja techniczna oznaczyła na Placu Broni teren pod budowę pierwszego w Warszawie dworca autobusowego, wznoszonego staraniem centralnego Związku właścicieli autobusów. Dworzec składać się będzie z jednopiętrowego budynku stacyjnego, oraz z zajezdni. W budynku stacyjnym znajdować się będą poczekalnie odjazdowa i przyjazdowa, kasa, biuro informacyjne, bufet, sklepy, kioski, lokal dyrekcji dworca i dyrekcji Związku i t. d. Zajezdnia mieścić będzie boksy na autobusy, oddzielone drucianą siatką, stację obsługi, stację benzynową, przyrządy pożarnicze i t. d.

Po przyjeździe na stację każdy autobus będzie myty i dezynfekowany oraz poddany przeglądowi technicznemu; bez zgody kierownika technicznego żaden autobus nie będzie mógł odejść w drogę. Przez czas między przyjazdem a odjazdem autobus będzie się znajdował w wyznaczonym na stałe boksie. Odjazd autobusów sygnalizowany będzie dzwonkami.

Ukończenie budowy dworca nastąpi w ciągu lata r. b.

Lustracja autobusów podmiejskich

Dział drogowy Komisarjatu Rządu m. Warszawy przeprowadził lustrację autobusów, krążących pomiędzy Warszawą a miejscowościami w kierunku południowo-zachodnim. Autobusy te przechodzą przez Puławską, Belwederską i Grójecką. Stwierdzono, że wiele autobusów jest w stanie zupełnie niezdatnym do użytku. Osłabione kierownice, nadwyrężone osie i resory, rozklekotane karoserje — wszystko to odbija się na zwiększeniu wypadków autobusowych.

Zatrzymano 25 autobusów, wydano nakazy doprowadzenia ich do porządku w najszybszym czasie. Dwa autobusy wycofano z obiegu, zatrzymując je w ruchu i wysadzając pasażerów.

Dział drogowy Komisarjatu Rządu postanowił zwiększyć czujność na podmiejskich szlakach autobusowych i pociągnąć do odpowiedzialności właścicieli autobusów, nie dbających o bezpieczeństwo podróżnych.

Oszukańcza szkoła samochodowa

Po różnych oszukańczych „szkołach filmowych“ nastała obecnie plaga szkół samochodowych, naciągających setki naiwnych uczniów, na ich czoło wysunęła się „Szkoła samochodowa Syndykatu Turystycznego“, mieszcząca się w Warszawie, przy ul. Mazowieckiej, kierowana przez dobrze znanego na gruncie stołecznym niejakiego p. Aprila.

Szkoła ta, o tyle była Szkołą Syndykatu Turystycznego, że z żadnym wogóle Syndykatem ani turystyką nie miała nic wspólnego. Szlachetna ta instytucja ogłosiła niedawno w szeregu pism ludowych, że uczy szoferstwa za 160 zł w ciągu sześciu tygodni, a w sumie tej mieści się już opłata za mieszkanie, życie, naukę i wogóle cały pobyt w Warszawie. Poza tem kandydat kończący kursy ma prawo do skróconej o trzy miesiące służby wojskowej, a w razie niezdania egzaminu szkoła zwraca uczniowi całą sumę 160 zł. Słowem — cudowne warunki.

Ze wszystkich stron napłynęły zgłoszenia do tak wspaniałej szkoły. Od razu na początek wpisano na listy kandydatów 1 600 nzzwisk, wobec czego utworzono cztery kursy i na pierwszy z nich wezwano przed tygodniem do Warszawy 400 młodzieńców, którzy wpłacili pieniądze, przyczem wbrew umowie kazano im zapłacić koszty manipulacyjne w wysokości 30 zł od osoby i zawiadomiono ich, że nauka odbywać się będzie najnowszą „pospieszną“ metodą, więc kurs trwać będzie zamiast 45 dni 35, a może nawet i 28 dni. Adeptów sztuki szoferskiej skierowano do koszar Blocha, gdzie ich umieszczono w oddziale Przysposobienia wojskowego Strzelca, który również dał się wciągnąć w pułapkę, wmówiono weń bowiem konieczność przysposobienia wojskowego szoferów. Strzelec miał właśnie dać dandydatom wyszkolenie wojskowe przysposobienia II stopnia, które daje prawo do skórconej o trzy miesiące służby wojskowej.

Zaczęły się więc ćwiczenia kandydatów, urządzano pobudki, musztry, ćwiczenia z bronią i marsze, tylko nauka szoferska jakoś nie chciała się rozrozpocząć. Wprowadziło to w zły humor kandydatów, którym nic dawniej nie mówiono o ćwiczeniach wojskowych, więc pewnego dnia wybuchł wśród nich bunt i w manifestacyjnym pochodzie wybrali się do kancelarji szkoły przy ul. Mazowieckiej. Wtedy genjalne kierownictwo szkoły zawiadomiło policję, że ulicą Mazowiecką przechodzi nielegalny pochód bezrobotnych, wobec czego przybyły oddział policyjny rozpędził manifestantów. Nie wyszło to jednak na zdrowie p. Aprilowi i jego sztabowi, gdyż Komisarjat Rządu polecił urzędowi śledczemu przeprowadzenie śledztwa przeciw szkole o oszustwo i skierowanie sprawy do prokuratora.

Szkoła zostanie oczywiście zamknięta, czy zobaczą jednak swe pieniądze naiwne jej ofiary, od których kancelarja szkoły wzięła podpis pod deklarację, że nie będą się upominać o zwrot wpłaconych sum.

Z ZAGRANICY

700 miljonów lirów na budowę dróg

Włochy rozpoczęły realizację gigantycznego projektu dróg bitych, których koszt jest obliczony na 700 miljonów lirów. Projekt ten przewiduje budowę wielkiej autostrady długości 1.600 kilometrów, biegnącej wzdłuż półwyspu Apenińskiego, a następnie poprzez cieśninę Messyńską do Sycylji.

Samochód powszechnym środkiem komunikacji

Niema już dzisiaj zakątka na świecie, gdzieby nie znano samochodu, albowiem wkracza on wszędzie, wypierając dawne środki komunikacji. Kto podróżował np. po Ziemi Świętej kilkanaście lat temu, a uda się tam obecnie, ten zauważy olbrzymią różnicę nietylko w wyglądzie miast, lecz i dróg dzięki pojawieniu się samochodów. Dawna cicha Jerozolima roi się dzisiaj od taksówek samochodowych, a podróż od Damaszku do Bagdadu odbywa się dzisiaj w autobusach zamiast na wielbłądach.

Liczba samochodów w Kairze i Szanghaju w ostatnich latach tak wzrosła, że miasta mają poważny problem rozwiązania ruchu kołowego. Całe prowincje w Chinach, pozbawione linij kolejowych zmuszone do rozwiązania problemu komunikacyjnego, poszły po linji budowy dróg bitych.



Znany polski lotnik-amator prof. Pruszkowski, dokonywując lotów propagandowych w tygodniu L. O. P. P. uległ katastrofie, przyczem awionetka została strzaskana. Na zdjęciu widzimy prof. Pruszkowskiego przed startem na lotnisku w Warszawie.

celem uruchomienia komunikacji autobusowej. Istnieje nawet projekt zbudowania wielkiej magistrali na szczycie historycznego muru chińskiego.

Według danych Biura Statystycznego General Motors, na wyspach Reunion, miejsca zesłania Abdel-Krima, przywódcy powstańców marokańskich, znajduje się 798 samochodów; a na wyspach Islandzkich, posiadających bardzo niewielką ilość dróg prymitywnych jest 355 samochodów osobowych, nie licząc ciężarówek. Persja liczy dzisiaj 4.500 samochodów. Nawet Abisynja posiada 100 samochodów. Po krętych, górskich drogach skał Gibraltaru krąży 577 automobili. Pustynie również nie są pozbawione komunikacji samochodowej. Na drodze prowadzącej przez Saharę od Rangoon do Mandolay spotykamy wszelkiego rodzaju znaki drogowe, ostrzegające automobilistów, a w każdej oazie znajdujemy stacje benzynowe oraz stacje obsługi General Motors, oraz innych firm samochodowych.

Z powyższych danych widzimy, że samochód staje się dzisiaj nieodzownym środkiem komunikacyjnym tak dla krajów o wysokiej cywilizacji jak i dla tych, które dopiero poczynają korzystać z dobrodziejstw cywilizacji zachodniej.

Komunikat
Pomorskiego Automobilklubu

Organizowany przez Pomorski Automobilklub w porozumieniu z dowódcą baonu balonowego w Toruniu, p. płk. Wolszlegierem, pościg za balonem wolnym, odbył się w dniu 1 czerwca br. przy udziale 17 maszyn z Pomorskiego Automobilklubu, 1 maszyny z Automobilklubu Polski, 2 maszyn z Automobilklubu Wielkopolski, 4 motocykli z Klubu Motocyklowego w Toruniu i 2 maszyn niestowarzyszonych.

Zbiórka zawodników odbyła s ięw „Dworze Artusa" w Toruniu, gdzie prezes klubu, p. konsul Rolbieski, podkreślając znaczenie sportowe tej imprezy, powitał zebranych, dziękując im za przybycie i witając specjalnie p. generała Raczyńskiego, przybyłego na start z ramienia p. Dowódcy Okręgu Korpusu nr. VIII.

Start balonu nastąpił punktualnie o godzinie 15, a w ślad za nim rozbiegły się wszystkie maszyny, śledząc z wytężeniem za jego lotem. — Pogoda sprzyjała nadzwyczajnie, niestety słaby wiatr utrudniał pilotowi, por. Januszowi, odpowiednie manewrowanie balonem, który po przepisowym czasie 2 godzin lądował w lasach na południe od Torunia — w rejonie leśnictwa Wódek, w odległości około 12 km. od Torunia. Teren, nad którym balon się wznosił, był trudny do obserwacji, gdyż poprzecinany i zalesiony, a przez to z ograniczonem polem widzenia, to też niektóre maszyny zapędziły się aż do Ciechocinka, podczas gdy w miejscu lądowania znalazły się tylko 4 maszyny, p. Mielnika, Łyszczewskiego, Fogla i p. rtm. Linhardta. Pierwsza z tych maszyn została jednak zdyskwalifikowana ze względów regulaminowych, gdyż w pościgu pieszym, po osiągnięciu granicy dojazdu samochodem, brał udział wraz z p. Mielnikiem jego towarzysz p. Ginter. Wobec tego pierwsza nagroda rozlosowana została między 3 pozostałych panów, uznanych za zwycięzców. Pozatem zdobyli nagrody za odnalezienie zrzucanych przez pilota proporczyków: pierwszą p. rtm. Linhardt, drugą p. Łyszczewski — z Automobilklubu Wielkopolski — i trzecią p. dyr. Jackowski. Charakterystycznem jest, że żaden z motocykli nie znalazł się na miejscu lądowania balonu, co tłómaczyć należy trudnością połączenia roli obserwatora z rolą kierowcy.

Rozdanie zdobytych nagród i pamiątkowych plakiet, które otrzymali wszyscy zawodnicy, nastąpiło o godzinie 20,30 w hotelu pod Orłem w Toruniu, gdzie uczestnicy pościgu przy wspólnej kolacji komentowali żywo epizody tej — trzeba przyznać — nad wyraz udatnej imprezy.

Komunikat „Lotu"

Zmiany w polskiej komunikacji powietrznej od 1 czerwca

Począwszy od 1 czerwca br. będą obsługiwane codziennie z wyjątkiem niedziel, w obu kierunkach, następujące szlaki komunikacji powietrznej dla przewozu pasażerów, poczty i towarów:

Warszawa — Bydgoszcz
Warszawa — Gdańsk
Warszawa — Lwów
Warszawa — Katowice — Kraków
Warszawa — Poznań
Katowice — Wiedeń
Katowice — Kraków (2 razy dziennie).

Trzy razy w tygodniu szlaki następujące:

Katowice — Brno
Brno — Wiedeń
Lwów — Galacz
Galacz — Bukareszt.

Samoloty przelatywać będą poszczególne przestrzenie, zależnie od ich długości, w ciągu ¾ do 3 godzin.

Nowy rozkład lotów umożliwi odbycie podróży powietrznej (przewóz poczty i towarów) w ciągu jednego dnia między Gdańskiem a Bukaresztem, oraz między Bydgoszczą, Poznaniem, Gdańskiem a Katowicami, Krakowem, Brnem, Wied-

siem lub w kierunku odwrotnym. Nowy rozkład lotów uwydatnia w całej pełni, jak poważnie komunikacja powietrzna skraca czas podróży w stosunku do najszybszych połączeń kolejowych. Podczas gdy pociągpospieszny wskazane wyżej linje przebiega w ciągu więcej niż 50 godzin, podróż przedsięwzięta samolotem, wliczając w cią czas przelotu i przystanków na lotniskach, wynosi około 12 godzin.

Na większości linij kursować będą samoloty 10-cio osobowe urządzone z całym komfortem. Samoloty te posiadają obszerne kajuty pasażerskie, w których podróżni mogą się swobodnie poruszać, obok kajuty toaletę, oddzielne przedziały dla poczty, towarów i ciężkiego bagażu. Każdy z pasażerów dysponuje wygodnym fotelem obok okna, co daje mu możność obserwowania pięknego i charakterystycznego krajobrazu ziemi z lotu ptaka, który zmienia się jak w kalejdoskopie.

Komunikat

Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja“

Na członków nadzwyczajnych przyjęto z dniem 1 czerwca pp. Michała Śmigielskiego, Alfreda Roche i Brunona Hardera.

Z dniem 2 czerwca został otwarty dla wszystkich sekretarjat przy ul. Bukowskiej 1, I. piętro, w podwórzu (Europa). Kierownikiem sekretarjatu jest p. Czesław Malicki. Godziny urzędowe codziennie za wyjątkiem niedziel i świąt od 16.30 do 19-tej. Wszystkie sprawy należy odtąd kierować do sekretarjatu.

Rozdanie nagród odbyło się w niedzielę, dnia 1 czerwca o godzinie 19-tej w dawn. Gospodzie Polskiej, a nie jak mylnie podano w ostatnim komunikacie 31 maja.

Plenarne zebranie Oddziału odbyło się w środe, dnia 4 czerwca o godzinie 20-ej w Gospodzie Polskiej przy ul. św. Marcin 40. Na porządku obrad było sprawozdanie z rajdu i ostatnich imprez oraz ustalenie kalendarza sportowego na czas letni.

Odpowiedzi redakcji

P. J. G. w Krakowie. — Najodpowiedniejszym motocyklem dla Pana tej pojemności byłaby jakaś maszyna angielska, np. Ariel, B. S. A. lub A. J. S. Wszystkie te marki odznaczają się solidnem, precyzyjnem wykonaniem i są u nas bardzo znane, oraz cieszą się zasłużoną sławą.

Motocykle te są reprezentowane w każdem większem mieście. Sądzimy więc, że i w Krakowie musi się znajdować również przedstawicielstwo.

P. Franaszek L. w Katowicach. — 1) Silnik dwutaktowy wykonuje cały cykl pracy w jednym obrocie wału korbowego. Nie posiada on zaworów, które zastąpione są przez okienka zamykane tłokiem. Gdy tłok znajduje się w górnym martwym punkcie następuje wybuch mieszanki i tłok schodząc nadół, otwiera najrzód okienko wylotowe, a potem wlotowe, przez które wchodzi mieszanka do cylindra z karteru; przy ruchu tłoka do góry następuje sprężanie mieszanki w cylindrze, a jednocześnie przez otwarte okienko wsysa się do karteru mieszanka.

Skutkiem tego 1-cylindrowy silnik 2-taktowy pracuje tak, jak 2-cylindrowy 4-taktowy.

Silniki dwutaktowe wielicylindrowe posiadają specjalne komory sprężania, w którym komprymuje się mieszanka zamiast w karterze.

2) Zwiększenie skoku nie wpływa specjalnie na ilość obrotów, które są zależne od konstrukcji silnika, a więc obliczenia termodynamicznego, szybkości gazów w przewodach ssących, wielkości otworów ssących, wydechowych itp.

3) Cewka indukcyjna składa się z puszki, wewnątrz której znajduje się rdzeń (składający się najczęściej z pęczka drucików lub blaszek), na którym nawinięte są 2 uzwojenia (grube pierwotne i cienkie wtórne).

4) Silnik birotacyjny nazwę swoją nosi dlatego, iż silnik ten ma podwójne obroty w czasie pracy: np. w silniku konstrukcji inż. Brzeskiego w czasie pracy obracają się w jedną stronę cylindry, jak w zwykłym rotacyjnym silniku, a w odwrotną stronę obraca się wał główny.

5) Istnieje cały szereg systemów kompresorów, których zadaniem jest wtłoczenie mieszanki do cylindrów na dużych obrotach silnika, gdyż ówczas wsysanie nie jest wystarczające.

Jest to więc rodzaj turbiny wtłaczającej mieszankę do cylindrów dla zwiększenia mocy i ilości obrotów silnika. Zewnętrzna powierzchnia kompresora zaopatrzona jest zazwyczaj w żeberka, zwiększające powierzchnię chłodzenia jego, gdyż przy posiadanej dużej ilości obrotów, kompresor ten grzeje się znacznie.

P. St. Letner, Tarnów. — Jak nas poinformowano, żadna krajowa fabryka nie wyrabia nieoryginalnych części do samochodów wspomnianej przez Pana marki. Wszystkie te części są zastrzeżone patentowo i wyrabianie ich ścigane jest nawet sądownie.

Kontrofenzywa kolei

Błogosławione skutki współzawodnictwa. — Przewóz drobnicy koleją dawniej a dziś. — Nowy system, w skutkach swych skierowany przeciwko samochodom. — P. K. P. idzie w ślad kolei niemieckich. — Co będzie?

W ciągu ostatnich lat w całym świecie obserwujemy wielki rozwój komunikacji autobusowej, która coraz skuteczniej konkuruje z kolejami. Niedawno temu obradowała właśnie w Nicei nad tą sprawą konferencja komisji międzynarodowego związku Kolei żelaznych i powzięła szereg uchwał w sprawie ustosunkowania się kolei do autobusów.

Olbrzymi rozwój osiągnęła komunikacja autobusowa w Stanach Zjednoczonych, gdzie kursuje obecnie 92.400 autobusów, z których 35.300 obsługuje komunikację międzymiastową, 10.000 stanowi własność towarzystw tramwajowych i uzupełnia sieć kolejek elektrycznych, 42.000 służy do przewozu młodzieży szkolnej i transportu towarów. Jak widzimy z tej ostatniej cyfry, sposób rozwożenia towarów autobusami bardzo jest rozpowszechniony w Ameryce.

U nas towarzystw samochodowych, trudniących się specjalnie przewozem towarów jest stosunkowo mało; natomiast bardzo rozpowszechnił się w ostatnich latach zwyczaj dostarczania przez większe przedsiębiorstwa przemysłowe towarów własnej produkcji — własnemi samochodami. Tak więc widzimy mleczarnie dostarczające mleko do miast samochodami, browary w ten sam sposób rozwożące beczułki piwa, handlarzy drobiu i jaj, warzyw, ryb i owoców posługujących się samochodem jako doskonałym, bo szybkim i wygodnym środkiem lokomocji. Dawniej większość transportów drobnicowych szła koleją, reszta zaś końmi. Dzisiaj samochód triumfuje i w tej dziedzinie. Interesy kolei cierpią na tej zmianie, nic więc dziwnego, że kolej przemyśla nad sposobami przeciwstawienia się zwycięskiemu współzawodnictwu samochodu ciężarowego. Owocom przemyślań kolei na wymieniony temat poświęcamy nasz artykuł, pragnąc w nim wykazać, ile pozytywnych korzyści przynosi publiczności walka konkurencyjna kolei z samochodem.

Zagadnienie sprawnego przewozu przesyłek drobnych stanowi dla kolei jedno z zadań najtrudniejszych do rozwiązania. Jako aparat duży, przystosowany do przewozów masowych, kolej z natury rzeczy z trudem tylko jest w stanie uczynić zadość potrzebie należytego obsłużenia klienteli w zakresie przewozów drobnicy. Duża ilość przesyłek drobnych, adresowanych do najrozmaitszych stacyj, zwiększa przedewszystkiem ogromnie pracę ekspedycyjną stacyj w zakresie rejestracji, ważenia, segregowania, ładowania i wydawania przesyłek, a następnie zmusza kolej bądź do załadowywania ich do wagonów zbiorowych i zatrzymywania następnie całego pociągu na każdej stacji przeznaczenia dla odładowania nieraz kilkunastu kilogramów, bądź też do podziału przesyłek według stacyj przeznaczenia i załadowania każdej partji do osobnego wagonu, z wyzyskaniem go do $^1/_{10}$—$^1/_{15}$ zdolności ładunkowej, co prowadzi do ogromnego marnotrawstwa taboru.

Jeżeli przed wojną godzono się z tym stanem rzeczy, to wpływała na to przedewszystkiem ta okoliczność, iż przesyłki drobne stanowiły nieznaczny odsetek ogólnych przewozów kolejowych. Po wojnie jednak warunki zmieniły się kardynalnie: zubożenie powszechne, trudności kredytowe i drożyzna kapitału obrotowego sprawiły, iż transakcje drobne niepomiernie wzrosły i że równocześnie wypłynęło wymaganie jak najszybszej dostawy przesyłek kolejowych, aby przyspieszyć obrót pieniędzy, uwięzionych w towarze.

I oto do współzawodnictwa o przewozy drobnicowe staje równolegle z koleją samochód ciężarowy, a czyniąc zadość wymaganiu przyspieszenia ich przewozu — dystansuje kolej i coraz bardziej odciąga na swoje linje przesyłki drobnicowe.

Porażka ta zmusza kolej do zwrócenia baczniejszej uwagi na przewozy przesyłek drobnych i powoduje przedsiębranie rozmaitych środków, mających na celu przewozy te usprawnić, uczynić je szybszemi, zapewnić klienteli specjalne udogodnienia.

Do środków podobnych należy podjęcie przez kolej zadania zbierania przesyłek drobnicowych bezpośrednio od nadawców, ekspedjowania, przewożenia i dostarczania podobnych przesyłek do domu odbiorcom, pociągnięcia do współpracy w gromadzeniu przesyłek drobnych organizacyj prywatnych, premjowanie pracowników kolejowych za osiągnięcie wyższych norm załadunku takich przesyłek do wagonu, wreszcie wprowadzenie przewozu drobnicy w specjalnych skrzyniach, dostarczanych nadawcom do domu, załadowywanych przez nich towarem i po przewiezieniu dostarczanych przez kolej odbiorcom bez przeładowywania do wagonu i z wagonu.

Do szeregu tych zarządzeń przybywa obecnie nowy środek, zastosowany tytułem próby po raz pierwszy na kolejach niemieckich przed dwoma laty — mianowicie uruchomienie dla przewozu drobnicy osobnych lekkich pociągów. Pociąg taki składa się z lokomotywy i dwóch wagonów: bagażowego oraz dużego towarowego o powierzchni ładunkowej około 40 m² i pojemności 100 m³, co pozwala na załadowanie 20—25 ton przesyłek drobnych. Wagony połączone są szerokiem krytem przejściem, tak, aby przesyłki mogły być przesuwane z jednego wagonu do drugiego, są wewnątrz oświetlane i mają pomieszczenie zarówno dla służby, jak i dla wykonywania przez nich pracy ekspedycyjnej podczas biegu. W przyszłości podobny pociąg ma być zastąpiony przez specjalny jeden duży wagon z napędem motorowym.

Pociąg drobnicowy ma na celu zebranie wszystkich przesyłek drobnych, nadanych w ciągu dnia na odcinku przez niego obsługiwanym, i dostarczenie ich przed północą do określonej stacji węzłowej, gdzie inne pociągi drobnicowe rozwożą je do stacyj przeznaczenia z takiem wyrachowaniem, aby mogły one stanąć na miejscu przed południem.

Ponieważ przyjmowanie przesyłek drobnicowych na stacjach nadawczych odbywa się do godziny 18-tej, przeto od tej dopiero godziny może być uruchomiony pociąg drobnicowy. A że zatrzymywanie się na stacjach pochłania dużo czasu, przeto bieg pociągu musi odbywać się z ogromną szybkością, sięgającą 75 km na godzinę.

Dla tej samej przyczyny musiano przyspieszyć naładunek przesyłek do pociągu drobnicowego, co osiągnięto przez zastosowanie specjalnych wózków, do których stacje załadowują przesyłki drobne i które wtaczają do wagonów pociągu drobnicowego. Służba pociągowa segreguje przesyłki według stacyj przeznaczenia i na stacji węzłowej przetacza odnośne wózki do właściwych pociągów docelowych. W ten sposób unika się zarówno straty czasu, jak i niebezpieczeństwa uszkodzenia przesyłki podczas naładunku na przeładunku.

Nowy system przewozu drobnicy daje szereg udogodnień w porównaniu do poprzedniego stanu rzeczy. Przedewszystkiem ogromne zmniejszenie ilości wagonów, zajętych przez drobnicę, jak również zaoszczędzenie personelu. Przy nowym systemie odpada całkowicie uciążliwa praca przetaczania długich pociągów towarowych na stacjach, celem włączenia lub wyłączenia wagonów z drobnicą. Dzięki stosowaniu do załadowania drobnicy wózków zmniejsza się znacznie wypłata odszkodowań za uszkodzenie przesyłek, szybkość zaś przewozu i usunięcie kłopotliwego przeładunku usuwa zupełnie odszkodowanie z tytułu przekroczenia terminu dostawy.

Te dodatnie cechy przewozu przesyłek drobnych sprawiły, że na tych kolejach niemieckich, które nowy system zastosowały, daje się zauważyć szybkie zwiększenie ilości przesyłek drobnicowych, które w ten sposób wracają na nowo do kolei z transportu samochodowego.

Ministerstwo Komunikacji, zachęcone dodatniemi wynikami nowego systemu, postanowiło wypróbować go na P. K. P.; tytułem próby uruchomiono krótkie pociągi drobnicowe na kilku odcinkach, m. in. na szlaku: Poznań — Drawski Młyn — Rogoźno — Poznań; Poznań — Czempin — Jarocin — Leszno — Poznań oraz w ruchu podmiejskim z Poznaniem.

Z otrzymanych z Dyrekcji Poznańskiej sprawozdań wynika, że pierwsza próba potwierdziła całkowicie dodatnie strony nowego systemu przewozu drobnicy, to też przypuszczać trzeba, że Ministerstwo Komunikacji system ten zastosuje na całej sieci P. K. P. Pociągnie to niewątpliwie za sobą korzystną zmianę w dotychczasowej organizacji transportu przesyłek drobnych, no! — a dla transportów ciężarowymi samochodami niespodziewane konsekwencje.

O tych skutkach, jak wogóle o zagadnieniu transportów towarowych automobilami pomówimy w jednym z najbliższych numerów, zaznaczając zarazem, że — jak zawsze zresztą — miło by nam było, gdyby Szanowni Czytelnicy w omówionej sprawie głos zabrać raczyli.

Nowe ulgi dla zwiedzających M. W. K. T.

Ministerstwo Komunikacji wyraziło zgodę na udzielanie przez Polskie Linje Lotnicze „Lot“ w czasie trwania Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki zniżek za przeloty samolotami „Lotu“ jednak z zastrzeżeniem wykupywania biletów powrotnych.

W myśl powyższego prawo uzyskania 50% zniżki (na drogę powrotną z M. W. K. T.) będzie miała każda osoba, która: 1) wykupi pełnopłatny bilet na podróż samolotem do Poznania, na dowód czego okaże w biurze sprzedaży biletów „Lotu“ w Poznaniu okładkę wzmiankowanego wyżej biletu; 2) okaże w biurze sprzedaży biletów „Lotu“ w Poznaniu dowód, iż przybyła do Poznania z okazji M. W. K. T.

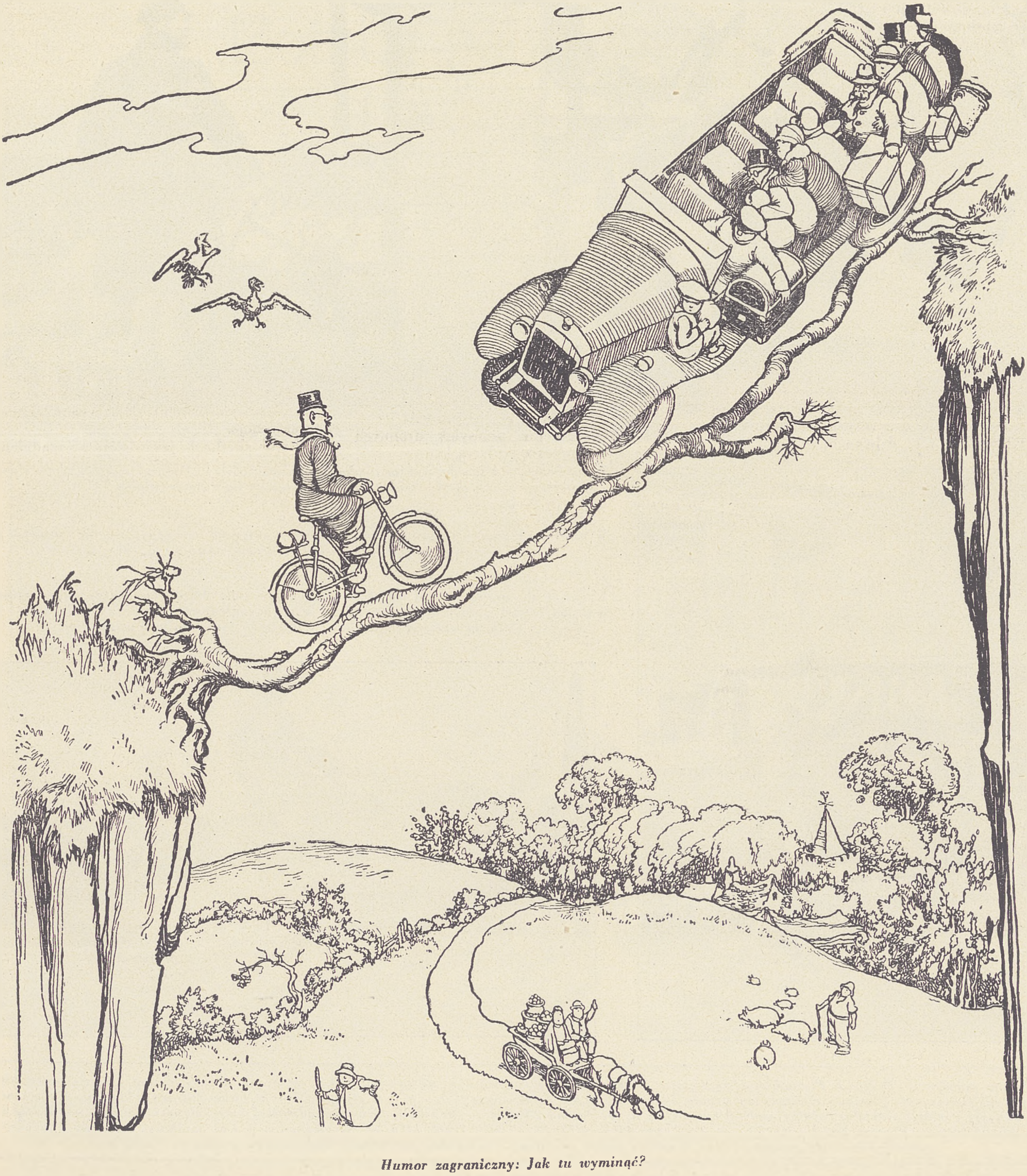
Za dowód dostateczny uważane będzie nietylko okazanie legitymacji, stwierdzającej udział w M. W. K. T., ale nawet zużytego biletu wstępu na tę Wystawę.

Zniżki te nie będą przysługiwały osobom, które już korzystają ze zniżek z jakiegobądź innego tytułu (urzędnicy państwowi, członkowie L. O. P. P. itp.).

Ceny pokoji dla gości przyjezdnych w mieszkaniach prywatnych ustalono jak następuje: pokój I klasy o 1 łóżku — 8 zł, (o 2-ch łóżkach 12 zł), pokój 2-giej klasy o 1 łóżku — 6 zł (o 2-ch łóżkach 9 zł), pokój 3-ciej klasy o 1 łóżku 4 zł (2-ch łóżkach 6 zł) za dobę. Biuro Kwaterunkowe M. W. K. T., ul. Marszałka Focha 18. II. p., pokój 24.

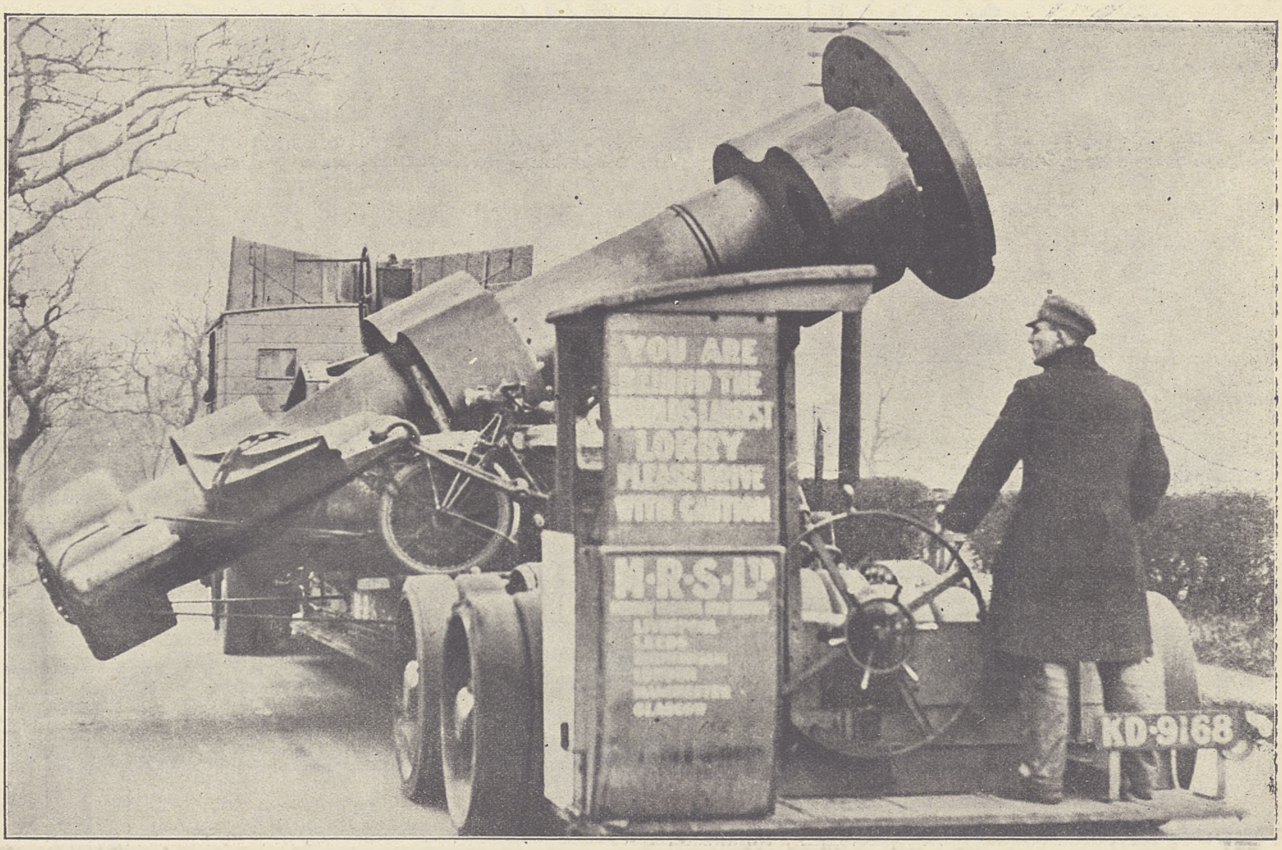
Ceny kwater zbiorowych (dla uczestników wycieczek) nie zostały dotychczas ustalone, lecz nastąpi to w dniach najbliższych.

HUMOR



Humor zagraniczny: Jak tu wyminąć?

Rozmaitości ze świata

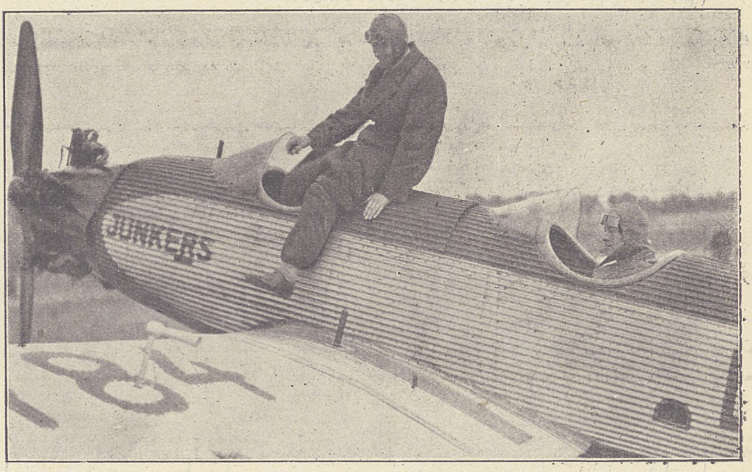




W Ameryce wybudowano traktor o zdolności nośnej 65 ton. Znowu Ameryka zdobyła nowy rekord: skonstruowała najcięższy na świecie traktor.

W niektórych miastach Europy zaprowadzono praktyczną inowację. Szoferzy taksówek posiadają parasole, pod któremi wyprowadzają pasażerów w razie deszczu.

W końcu ub. miesiąca bawił w Polsce jeden z prezesów Aeroklubu Rzeszy, który odbywa przegląd lotnisk państw biorących udział w międzynarodowym rajdzie awjonetek. Na zdjęciu widzimy go w chwili wysiadania z aparatu w Warszawie.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50. przez pocztę miesięcznie 1,30 zł. kwartalnie 3,79 zł. Ogłoszenia: 1-lamowy milimetr na stronie 5-lamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne. podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524. 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.